

NYPL RESEARCH LIBRARIES



3 3433 00423815 4

№ 18-23

Print

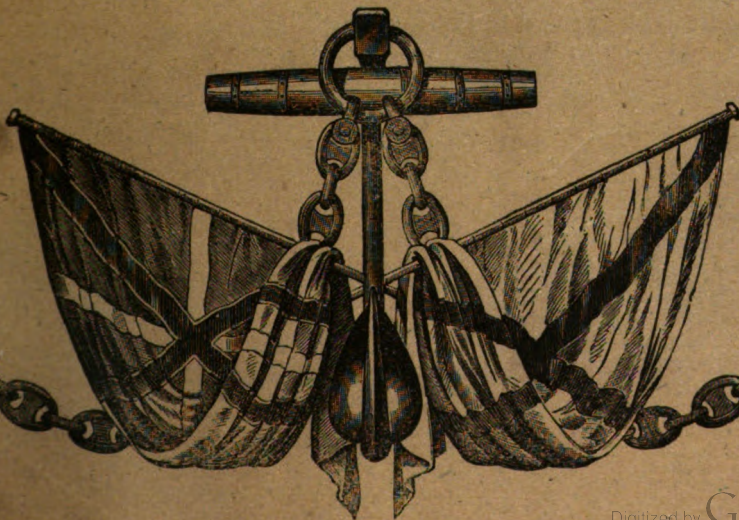
LX

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

№ 7

І Ю Л Ъ

1862



ГОРЧОН

ГЕОФИИД

ГОРЧОН

ГОРЧОН

ГОРЧОН

ГОРЧОН

ГОРЧОН

ГОРЧОН

ГОРЧОН

ГОРЧОН

ГОРЧОН

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ

ПОДЪ НАБЛЮДЕНИЕМЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА

РЕДАКТОРЪ ВСЕВОЛОДЪ МЕЛЬНИЦКІЙ

Томъ IX

№ 3

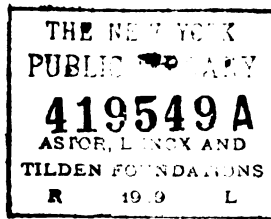
Июль

NEW YORK
PUBLIC
LIBRARY

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА

1862



Печатано по распоряженію Морского Министерства.
С.-Петербургъ, 1 Іюля 1862 г.

XXOY W3B
31804
Y3A961

ОГЛАВЛЕНІЕ

№ 7-го Морскаго Сборника

I. ПОСТАНОВЛЕНІЯ И РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

	<i>Стран.</i>
Высочайшіе приказы по Морскому вѣдомству.	1
Высочайшія награды орденами и деньгами.	6
Приказы Его Высочества Генераль-Адмирала.	12
Циркуляры департаментовъ: Инспекторскаго	19
» » Гидрографическаго.	25
» » Кораблестроительнаго.	25
» Морскаго Ученаго комитета	26
Пенсіи изъ Эмеритальной кассы, съ 1 января по 1 мая 1862 года.	27
Прибавленія къ отдѣлу Распоряженія Правительства	29

II. ОФИЦІАЛЬНЫЯ СТАТІИ И ИЗВѢСТІЯ

Обзоръ плаванія практической эскадры винтовыхъ лодокъ Балтійскаго флота въ кампаніи 1861 года, подъ начальствомъ Свиты Его Величества контръ-адмирала Бутакова	1
Извлеченіе изъ отчета командира Гвардейскаго Экипажа, Свиты Его Величества контръ-адмирала Аркаса, за 1861 годъ	19
Отчетъ о плаваніи практическаго отряда винтовыхъ кораблей подъ флагомъ контръ-адмирала Беренса, за кампанію 1861 года.	54
Извѣстія о плаваніи нашихъ судовъ заграницей:	
Рапорты командира корвета «Калевала», капитанъ - лейтенанта Давидова	105
Рапортъ командира винтовой лодки «Моржъ», капитанъ-лейтенанта Кроуна.	108

Рапортъ командира клипера «Стрѣлокъ», лейтенанта Егершельда.	109
Рапортъ командира корвета «Богатырь», капитанъ-лейтенанта Чебышева	112
Рапортъ командира корвета «Рында», капитана 2 ранга Сфурса-Жиркевича	114
Рапортъ командира корвета «Новикъ», капитанъ-лейтенанта Скрыплева	116
Рапортъ командира винтового фрегата «Олего», капитана 2 ранга Андреева.	118
Рапортъ командира фрегата «Свѣтлана», капитана 2 ранга Бутакова.	119
Рапортъ командира винтового транспорта «Красная Горка», капитана 2 ранга Подушкина	121
Вѣдомость судамъ русскаго военнаго флота, находящимся въ заграничномъ плаваніи.	122
Вѣдомость капиталамъ Эмеритальной кассы Морскаго вѣдомства, къ 1 іюня 1862 года	124
Официальныя извѣстія объ Е. И. В. Генералъ-Адмиралѣ . . .	126

III. ЧАСТЬ НЕОФИЦІАЛЬНАЯ

Волжскіе бурлаки. И. П. Корнилова.	✓ 1
Сжатый воздухъ какъ движитель. И. П. Алымова	38
Плаваніе въ Японскомъ морѣ. А. А. Пещурова	79
Саймонскій каналъ и озеро Сайма. Кн. Л. А. Ухтомскаго. . .	92
Аральская флотилія въ отношеніи къ средне-азіатской торговлѣ. Д. Мейера	✓ 109
О скрѣпленіи желѣзной брони. Н. Куколевскаго	155

СМѢСЬ

Нѣсколько словъ о машинахъ, дѣйствующихъ сжатымъ воздухомъ и газомъ Шандора. П. Кузьминскаго	1
О нѣкоторыхъ именахъ судовъ Нидерландскаго флота. А. В. .	5

СОВРЕМЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ

Корреспонденція изъ портовъ: Астрахань (стр. 16);—Архангельскъ (стр. 20);—Ладожское озеро (стр. 22);—Кронштадтъ (стр. 25);—С.-Петербургъ (стр. 38). — Заграничная морская хроника (стр. 1): О всемірной выставкѣ въ Лондонѣ, и новости по части артиллеріи и судостроенія; медали и почетные отзывы, назначенные за нѣкоторые предметы, выставленные нашимъ Морскимъ министерствомъ.—Французскіе и англійскіе доки.—Взятіе Нью-Орлеана. — Нѣсколько словъ о неприступности береговыхъ укрѣпленій.—О новыхъ судахъ системы капитана Кольза, и броненосный паровой таранъ г. Кокрана. —Трактатъ между Англією и Союзными штатами о прекращеніи торговли неграми.—Замѣтки о пути изъ Китая въ Сидней.

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФІЯ

Руководство къ мачтовому искусству. С.-Петербургъ. 1861 года. Напечатано по распоряженію Морскаго Министерства. <i>А. Мещерскаго</i>	1
Таблицы полныхъ водъ для Бѣлаго моря и Сѣвернаго океана.	7
Новыя книги	10
Лодманскія замѣтки	71

Къ настоящей книжкѣ приложены 22 полнотипажныхъ рисунка въ текстѣ: статьи о скрѣпленіи брони и въ Заграничной Хроникѣ.

ПОПРАВКИ.

Въ Отчетѣ Гидрографическаго департамента за 1861 годъ, напечатанномъ въ Приложеніи къ № 5-му М. Сб. сего года, въ свѣдѣніяхъ о маякахъ: *Сескарскомъ* на страницѣ 54, строки 2, 3 и 4 сверху, напечатано: «хотя службы и кладовыя, по величинѣ и удобству нѣсколько несоотвѣтствуютъ зданію этого образцоваго маяка»; а должно читать: «нѣсколько несоотвѣтствуютъ и проч...». О нижнемъ Апшеронскомъ маякѣ, на стр. 63 строка 18, напечатано: «имѣетъ уголь только въ 6° 47'», а должно читать, «имѣетъ уголь только въ 8° 47'».

Въ настоящей книжкѣ (№ 7) Мор. Сб., замѣчена въ статьѣ «Волжскіе Бурлаки» на стр. 8, въ строкѣ 1, нижеслѣдующая описка:

<i>Напечатано:</i>	<i>Читай:</i>
Селигеровскаго озера	Волхонскаго бора

О пересылкѣ денежных пожертвованій на сооруженіе храма С. Владиміра, близъ Севастополя.

(Отъ Коммисаріатскаго департамента М. М.).

Поступающія въ Коммисаріатскій департаментъ Морскаго министерства, отъ разныхъ мѣстъ и лицъ денежныя пожертвованія на сооруженіе храма Св. Владиміра на развалинахъ древняго Херсониса близъ Севастополя, для достиженія своей цѣли, должны быть пересылаемы въ Севастополь, въ Высочайше учрежденный тамъ комитетъ для построенія означеннаго храма.

Въ предупрежденіе бесполезныхъ издержекъ на пересылку вышеупомянутыхъ денегъ и во избѣжаніе лишней переписки по завѣдыванію жертвованною суммою, Коммисаріатскій департаментъ, съ разрѣшенія Государа Великаго Князя Генералъ-Адмирала, приглашаетъ жертвователей, — на будущее время всѣ приношенія на сказанный предметъ, деньгами или вещами, адресовать прямо въ комитетъ, Высочайше учрежденный по сооруженію храма Св. Равноапостольнаго князя Владиміра въ Херсонисскомъ перво-классномъ монастырѣ, въ г. Севастополь.

Предназначенный увѣковѣчить память великаго событія крещенія Св. Князя Владиміра, Херсонисскій храмъ уже началъ постройкою, и всѣ работы по этому сооруженію въ настоящее время въ полномъ ходу. Отъ усердія благочестивыхъ жертвователей будетъ зависѣть ускорить осуществленіе предпріятія вполнѣ достойнаго, по мысли своей, имени русскаго и глубокой преданности русскихъ къ древнему православію. Благое содѣйствіе въ этомъ случаѣ было бы тѣмъ полезнѣе, что со времени открытія, въ началѣ 1858 года подписки на сооруженіе храма Св. Владиміра по настоящее время сборъ частныхъ пожертвованій на этотъ предметъ принесть неболѣе 7025 рублей 2¼ коп. серебромъ.

I.

РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 413. Царское Село, 14 мая 1862.

производятся: *въ сравненіе съ сверстниками*: изъ капитановъ 2-го ранга въ капитаны 1-го ранга, городничій въ Ростовѣ на Дону Ксенофонтъ КОЛОМОТЪЯНО, съ оставленіемъ въ должности; изъ прапорщиковъ въ подпоручики, находящійся въ безрочномъ отпуску и состоящій кандидатомъ по мировомъ посредникѣ въ Кологривскомъ уѣздѣ, корпуса морской артиллеріи Федоръ ЛЕВАНШОВЪ,—оба со старшинствомъ съ 1-го января сего года.

назначаются: *командирами судовъ*, капитанъ-лейтенанты: баронъ Людвигъ БУХГОЛЬЦЪ 1-й, строящейся шкуны «Алеутъ»; Михаилъ ШВАРЦЪ 2-й, клипера «Жемчугъ», вмѣсто капитанъ-лейтенанта Николая МОЖАЙСКАГО 4-го; Павелъ АКУТИНЪ 2-й, шкуны «Полярная Звѣзда».

продолжается срокъ отпуску, лейтенанту Федору АРЕНДТУ, для излѣченія болѣзни, внутри Имперіи, на четыре мѣсяца.

увольняется въ отпускъ, членъ Адмиралтействъ-совѣта, вице-адмиралъ ПАНФИЛОВЪ, для излеченія болѣзни, за границу, на четыре мѣсяца.

увольняется отъ службы, лейтенантъ Николай ВУЛЬФЕРТЪ, для опредѣленія къ статскимъ дѣламъ, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго ассесора.

исключаются изъ списковъ: *умершіе*: старшій строитель при Николаевскомъ портѣ, корпуса корабельныхъ инженеровъ подполковникъ Иванъ МАШКИНЪ и такелажмейстеръ при Севастопольскомъ

пр.

портѣ, числившійся по адмиралтейству, капитанъ **АНТОНЪ ПИГАЛЕВЪ**.

№ 414. Царское Село, 22 мая 1862.

производится, унтеръ-офицеръ 4-го рабочаго экипажа Станиславъ **КОБЫЛИНСКІЙ**, за *выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ прапорщики, съ оставленіемъ въ томъ же экипажѣ.

продолжается срокъ отпуска, председателю Строительнаго Техническаго комитета и начальнику Морскаго Строительнаго управления, инженеръ-генералъ-маіору **РОДЕ**, по домашнимъ обстоятельствамъ, за границу, на три мѣсяца.

увольняются въ отпускъ: лейтенантъ **Ефремъ ЧИСТЯКОВЪ 2-й**, въ безсрочный, съ зачисленіемъ по флоту; мичманъ **Федоръ МЕРШАВЦЕВЪ 1-й**, для излеченія болѣзни, за границу, на восемь мѣсяцевъ.

№ 415. Царское Село, 27 мая 1862.

Его Императорское Высочество Великій Князь Генералъ-Адмиралъ назначается Намѣстникомъ Его Императорско-Царскаго Величества въ Царствѣ **Подъескомъ**, съ подчиненіемъ Ему, на правахъ главнокомандующаго, расположенныхъ въ Царствѣ войскъ, и съ оставленіемъ въ званіи Генералъ-Адмирала.

№ 416. Царское Село, 28 мая 1862.

назначается, лейтенантъ **Дмитрій ВИКОСТЪ 4-й**, ялтинскимъ городничимъ, съ зачисленіемъ по флоту.

утверждается, корпуса флотскихъ штурмановъ, штабъ-капитанъ **Денисъ ЯГЕМО 1**, въ должности новоржевскаго городничаго.

зачисляется по резервному флоту, состоящій по ластовымъ экипажамъ штабъ-капитанъ **Василій НЕВѢРОВЪ**.

продолжается срокъ отпуска, мичману **Павлу КАЛИТЪВЕРСКОМУ**, по домашнимъ обстоятельствамъ, по пятнадцатое сентября сего года.

увольняются въ отпускъ: лейтенанты: **Алексѣй БОГДАНОВИЧЪ 2-й**, для излеченія болѣзни, за границу, на двадцать восемь дней; **Аркадій САТИНЪ**, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри Имперіи, на шесть мѣсяцевъ.

увольняются отъ службы: по домашнимъ обстоятельствамъ, мичманъ **Викентій ПЕМИОТЪ**, лейтенантомъ; для опредѣленія къ статскимъ дѣламъ; капитанъ-лейтенантъ **Кирилъ ПЕТРЕЧЕНКО**, съ переименованіемъ въ коллежскіе ассесоры; корпуса морской артиллеріи, поручикъ **Пафнутій КРУСЕРЪ**, съ переименованіемъ въ коллежскіе секретари; находящійся въ безсрочномъ отпуску, корпуса флотскихъ штурмановъ, подпоручикъ **Василій ПАПА-ФЕДОРОВЪ 1-й**, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго секретаря.

исключаются изъ списковъ: умершіе: лейтенантъ **Николай ВАЛЬРОПТЪ 3-й** и корпуса корабельныхъ инженеровъ, подпоручикъ **Александръ ЧИКУРОВЪ**.

№ 417. Царское Село, 4-го іюня 1862.

зачисляется по резервному флоту, уволенный для службы на коммерческих судах, корпуса флотских штурмановъ подпоручикъ **Михаилъ ЛИВАНСКИЙ**.

продолжается срокъ отпуска, капитанъ-лейтенанту Павлу **НАЗИМОВУ** 3-му, для излеченія болѣзни, за границею, на одинъ мѣсяць.

увольняются въ отпускъ: состоящій по корпусу корабельныхъ инженеро-въ, инженеръ-генералъ **ВИЛЬСОНЪ**, по домашнимъ обстоятельствамъ, на два мѣсяца; Штурманскаго училища поручикъ **Александръ РЯБОВЪ**, для излеченія болѣзни, на канцелярское время,—оба за границу.

— Исключеннаго изъ службы Высочайшимъ приказомъ по флоту 19-го декабря 1860 года, мичмана **Леонида РОМАНОВСКАГО**, за долговременное неприбытіе изъ отпуска къ мѣсту своего служенія, считать исключеннымъ изъ службы по суду.

исключается изъ списковъ, умершій, корпуса корабельныхъ инженеро-въ, штабсъ-капитанъ **Александръ ЛИДЕРСЪ**.

№ 418. Царское Село, 11-го іюня 1862.

зачисляются: на дѣйствительную службу, состоящій по резервному флоту, корпуса морской артиллеріи прапорщикъ **Николай ФОНЪ-ЭНГЕЛЬ**; по резервному флоту: капитанъ 2 го ранга **Иванъ ВИКОРСЪ** 2-й, капитанъ-лейтенантъ **Николай ВЬСОЦКІЙ** и состоящій по рабочимъ экипажамъ, поручикъ **Филиппъ РЕДЬКИНЪ**.

увольняются отъ службы: за болѣзнію, помощникъ младшаго судостроителя при Николаевскомъ портѣ, корпуса корабельныхъ инженеро-въ, поручикъ **Иванъ ДЕМЕНКОВЪ** штабсъ-капитаномъ; по домашнимъ обстоятельствамъ, корпуса инженеръ-механиковъ, штабсъ-капитанъ **Алексій ГОВОРЛИВЫЙ** 3-й,—оба съ мундирами и пенсіонами по положенію.

—по Высочайшей конфирмаціи: лейтенантъ **Андрей САЗОНОВИЧЪ**, за расграду вѣренныхъ ему по службѣ денегъ и простротку отпуска, лишается чина, всѣхъ особенныхъ, лично и по состоянію присвоенныхъ правъ и преимуществъ и бронзовой медали за миновавшую войну 1853—1856 годовъ, ссылается на житіе въ Томскую губернію, съ воспреденіемъ всякой отлучки изъ мѣста назначеннаго для жительства въ продолженіи одного года и затѣмъ выѣзда въ другія губерніи и области Сибири въ теченіе двухъ лѣтъ.

исключается изъ списковъ: умершій, корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ **Николай ЕМЕЛЬЯНОВЪ**.

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 334. Царское Село, 14 мая 1862.

производятся: за выслугу лѣтъ со старшинствомъ: изъ надворныхъ, въ коллежскіе совѣтники, главный докторъ Калияковскаго морскаго госпиталя ЯНИЦКІЙ, съ 21-го апрѣля сего года. Изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари, письмоводитель Кронштадтскаго морскаго госпиталя УХОВЪ, съ 30 апрѣля сего года. За выслугу лѣтъ и по экзамену, въ коллежскіе регистраторы, отставной унтеръ-офицеръ 1-го класса, корпуса корабельныхъ инженеровъ ТРУБАЧЕВЪ, съ оставленіемъ въ отставку.

продолжается срокъ отпуска, старшему врачу 6-го рабочаго экипажа, надворному совѣтнику ПЕКАРСКОМУ, для усовершенствованія въ наукахъ, за границу, на шесть мѣсяцевъ.

увольняются въ отпускъ: чиновникъ особыхъ порученій VI класса при Управляющемъ Морскимъ министерствомъ, надворный совѣтникъ СВЯТСКІЙ и младшій помощникъ дѣлопроизводителя Коммисаріатскаго департамента, коллежскій ассесоръ ВЕЛИХОВЪ, — оба по болѣзни, за границу, первый на четыре, а послѣдній на три мѣсяца.

№ 335. Царское Село, 22 мая 1862.

производятся: за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ: изъ коллежскихъ ассесоровъ, въ надворные совѣтники: старшій ординаторъ Кронштадтскаго морскаго госпиталя ТАИРОВЪ; старшій врачъ 5-го рабочаго экипажа БЛАГОВѢЩЕНСКІЙ и врачъ арсенальныхъ № 2 и 3-го ротъ и лабораторной № 1-го роты СОЛНЦЕВЪ, — всѣ три съ 4-го мая сего года; изъ коллежскихъ секретарей, въ титулярные совѣтники, чиновникъ для усиленія средствъ Морскаго Ученаго комитета КЛЕВЕЗАЛЪ, съ 2-го января 1860 года; изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари, бухгалтеръ конторы Кронштадтскаго морскаго госпиталя МАКАРОВЪ, съ 1-го января сего года.

опредѣляется въ службу, отставной коллежскій секретарь ИВАНОВЪ, содержателемъ при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ С.-Петербургскаго порта.

увольняются въ отпускъ: начальникъ Казначейства Морскаго министерства, дѣйствительный статскій совѣтникъ БѢЛКОВСКІЙ и дѣлопроизводитель Кораблестроительнаго департамента, коллежскій совѣтникъ ЗАГОСКИНЪ, — оба для излеченія болѣзни, за границу, первый на четыре, а послѣдній на три мѣсяца.

увольняются отъ службы: содержатель при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ С.-Петербургскаго порта, провинціальный секретарь МАТВѢЕВЪ, за болѣзнію, съ мундиромъ,

и бухгалтеръ Морскаго госпиталя въ Маріинскомъ посту, коллежскій секретарь БЪЛАВИНЪ, для опредѣленія къ другимъ дѣламъ, съ награжденіемъ чиномъ титулярнаго совѣтника и съ мундиромъ.

—Уволенныхъ отъ службы Высочайшимъ приказомъ 4-го апрѣля 1860 года: помощника старшаго бухгалтера бывшей канцеляріи Черноморскаго интендантства, коллежскаго ассесора КУЛИЧЕВСКАГО, съ мундиромъ и полною пенсіею по закону, и смотрителя провіантскихъ магазиновъ бывшаго кригъ-коммисарскаго управленія С.-Петербургскаго порта, коллежскаго секретаря ДОБРОВА, съ половинною пенсіею по закону, — считать уволенными: перваго — съ мундиромъ и половинною пенсіею по закону, а послѣдняго — съ полною пенсіею по закону.

№ 336. Царское Село, 28 мая 1862.

производятся: *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*: изъ титулярныхъ совѣтниковъ, въ коллежскіе ассесоры: оберъ-аудиторъ Коммисіи военнаго суда при Астраханскомъ портѣ, КУЗНЕЦОВЪ, съ 13-го апрѣля сего года; изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари: казначей при Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ МУСТАФИНЪ, съ 1-го мая сего года; изъ провинціальныхъ, въ губернскіе секретари: чиновникъ для усиленія средствъ Инспекторскаго департамента ЕКИМОВЪ, съ 25-го апрѣля сего года. *За выслугу лѣтъ, и по экзамену*: въ коллежскіе регистраторы: 1-го ластоваго экипажа писарь ИНДРИКОВЪ, съ назначеніемъ комиссаромъ въ Военно-Морское гимнастическое заведеніе.

продолжается срокъ отпуска, младшему врачу 10-го флотскаго экипажа, коллежскому ассесору ЮГАНСЕНУ, для излеченія болязни, за границу, на шесть мѣсяцевъ.

увольняются отъ службы: *за болѣзнію*, содержатель при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ С.-Петербургскаго порта, коллежскій секретарь МАТВѢЕВЪ, съ мундиромъ; *за выслугу лѣтъ*, писарь первыхъ двухъ ротъ 3-го ластоваго экипажа ДБЯКОВЪ, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго регистратора.

исключается изъ списковъ, *умершій*, лекарскій помощникъ 1-го Своднаго Черноморскаго флотскаго экипажа, коллежскій регистраторъ ЗАЙЦЕВЪ.

№ 337. Царское Село, 4-го іюня 1862.

производятся: *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*: изъ коллежскихъ ассесоровъ, въ надворные совѣтники: младшій контролеръ Временной Контрольной экспедиціи, при Морскомъ министерствѣ учрежденной, ПЛЕТЕНЕВЪ, съ 29-го января сего года; изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари, чиновникъ для усиленія средствъ Артиллерійскаго управленія ФЕДОРОВЪ, съ 26-го мая сего года.

опредѣляется въ службу, окончившій курсъ наукъ въ Импера-

торскомъ Александровскомъ лицѣ воспитанникъ **ВЕСЕЛКИНЪ**, въ Канцелярію Морскаго министерства, сверхштатнымъ чиновникомъ, съ 19-го мая сего года и съ утвержденіемъ въ чинъ титулярнаго совѣтника.

увольняются въ отпускъ: состоящій по Морскому министерству, въ званіи камергера Двора Его Величества, дѣйствительный статскій совѣтникъ **МУХОРТОВЪ**, на четыре мѣсяца; преподаватель Морскаго Кадетскаго корпуса, надворный совѣтникъ **МЕЧИНЪ**, по первое сентября сего года, и младшій ординаторъ Калининскаго морскаго госпиталя, коллежскій ассесоръ **ВЫРВИЧЪ**, на два мѣсяца,—всѣ три, по домашнимъ обстоятельствамъ, за границу.

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ.

ВСЕМИЛОСТИВѢЙШЕ ПОЖАЛОВАНЫ:

Ординныя

Въ 17-й день апрѣля 1862 года.

св. станислава 2-й ст., съ Императорскою короной, командиру батареи «Князь Меншиковъ», состоящему по корпусу морской артиллеріи, полковнику **АСТАПОВУ**.

Въ 14-й день мая 1862 года.

св. Анны 2-й ст., вице-директору Канцеляріи Морскаго министерства, коллежскому совѣтнику **МАННУ**.

Въ 22-й день мая 1862 года.

св. станислава 2-й ст., съ Императорскою короной и мечами налѣ орденномъ, старшему офицеру корвета «Ястребъ», лейтенанту **ПАНФЕРОВУ**.

св. станислава 2-й ст., съ Императорскою короной, командиру корвета «Ястребъ», капитану 2-го ранга **ЯНУШЕВСКОМУ**.

св. станислава 3-й ст., Сибирской флотиліи, морвуса штурмановъ, поручику **БАРАНКЕВИЧУ**.

Арендныя

Въ 17-й день апрѣля 1862 года.

Члену Адмиралтействъ-совѣта, адмиралу **КУМАНИ** 1-й—аренда въ три тысячи рублей, на четыре года.

Подаркомъ

Въ 21-й день мая 1862 года.

Состоящему по резервному флоту, вице-адмиралу **МЕССЕРУ** 1-му—табакерка съ портретомъ Его Величества, въ воздаяніе 50-ти лѣтъ службы въ офицерскихъ чинахъ.

МЕДАЛИ

Государь Императоръ, въ 23-й день сего апрѣля, Высочайше въ соизволилъ: наградить квартирмейстера 44-го флотскаго экипажа МАКАРА ЕГОРОВА, *серебряною* медалью съ надписью «за спасеніе утопавшаго въ рѣкѣ Камызякѣ десятилѣтняго сына вѣннина Плотнокова.

Государь Императоръ, за человеколюбивый поступокъ матроса флотскаго экипажа ОПАРИНА, оказанный имъ при спасеніи авшаго въ биржевой канавѣ малолѣтняго сына досмотрщика штатской таможни Дунаева, въ 30-й день минувшаго апрѣля, чѣйше повелѣть соизволилъ, не считать штрафа, понесеннаго въ 1858 г., препятствіемъ въ наградамъ, кромѣ производства рыцеры, и наградить его *серебряною* медалью, съ надписью: «за спасеніе утопавшаго въ рѣкѣ Камызякѣ десятилѣтняго сына вѣннина Плотнокова.

Государь Императоръ, вслѣдствіе представленія Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, 28 минувшаго мая, Всмиравшійше изволилъ наградить французскаго подданнаго Жана ЖОНА, бывшаго на фрегатѣ «Генераль-Адмиралъ» въ числѣ наемныхъ работниковъ и бросившагося въ воду для спасенія снесеннаго съ фрегата волною ложника Фридриха Блеймана, *серебряною* медалью съ надписью «за усердіе», для ношенія въ петлицѣ на лентѣ ордена Св. Станислава. Сверхъ сего, Его Императорскаго Величества благоугодно было повелѣть выдать БЕРТОНУ временно, изъ Государственнаго казначейства, денежное изданіе въ *пятидесяти* франковъ.

ДЕНЕЖНЫЯ НАГРАДЫ И ПОСОБІЯ.

1. ИЗЪ НАГРАДНАГО КАПИТАЛА

Журналъ Адмиралтействъ-совѣта отъ 18 апрѣля 1862 г. ст. 22483).
руб.

отрицательницѣ находящагося въ Архангельскѣ въ Соломковомъ селеніи, Константиновскаго Дѣтскаго пріюта, вдовѣ Елизаветѣ МАНЬКОВОЙ	150
здшему помощнику дѣлопроизводителя Коммисаріатскаго департамента, надворному совѣтнику СПЕРАНСКОМУ	300
здшему помощнику дѣлопроизводителя Кораблестроительнаго департамента, надворному совѣтнику ОРЛОВУ	300
авандиру 5 рабочаго экипажа, состоящему по флоту ка-у 1 ранга ЗИГУРИ.	300

Младшему помощнику дѣлопроизводителя Канцеляріи Морскаго министерства, титулярному совѣтнику ПОТЕМКИНУ	400
Корпуса инженеръ-механиковъ, штабсъ-капитану ВИЛЛЕРСУ	600
Корпуса морской артиллеріи, прапорщику Степану БУХ-НЕВИЧУ	100
Прапорщику Михаилу КОНСТАНТИНОВУ	100

II. ИЗЪ КАПИТАЛА 67 000 РУБЛЕЙ.

(По журналу Адмиралтействъ-совѣта, 3 мая 1862 г. ст. 22516).

Для лицъ, коимъ предоставлено право на ежедневныя пособія.

	руб.
1) Отставному генералъ-маіору Николаю ЛОМЕНУ	172
2) Вдовѣ капитана, Александрѣ ГУСАКОВОЙ	75

Для лицъ, нуждающихся по разнымъ случаямъ.

3) Инженеръ штабсъ-капитану Андрею ЗАБОРОВСКОМУ	150
4) Капитанъ-лейтенанту КОРНИЛОВУ	450
5) Вдовѣ статскаго совѣтника, Нарцизѣ БАУЕРЪ	500
6) 1-го Своднаго Черноморскаго Флотскаго экипажа мичману Павлу САБЛИНУ 3.	120
7) Вдовѣ коллежскаго регистратора, Пелагеи АЛЕКСѢЕВОЙ	25
8) Вдовѣ подполковника, Аннѣ БАКЛАНОВОЙ	100
9) Отставному генералъ-маіору ДАНСКЕ	300
10) Вдовѣ штабъ-лекаря коллежскаго совѣтника, Маріи ЗЕМАНЪ	200
11) Отставному полковнику Василю ПЕТРОВУ	150
12) Капитану 2-го ранга Василю СТРОНСКОМУ	450
13) Вдовѣ подполковника, Марьѣ ВАРРАВЪ	200
14) Отставному поручику Николаю ВОЛЫНСКОМУ	100
15) Отставному полковнику Павлу ГУДИММЪ	150
16) Отставному капитанъ-лейтенанту Александру ЖЕГАЛОВУ	120
17) Вдовѣ отставнаго поручика, Аннѣ ИВАХНЕНКО	60
18) Вдовѣ капитана, Ксеніи ИВАНОВОЙ	50
19) Отставному генералъ-маіору Николаю КОРШУНОВУ 1.	300
20) Дѣлопроизводителю Коммисаріатскаго департамента, коллежскому ассесору ГОЛЕНКИНУ	250
21) Старшему офицеру фрегата «Александръ Невскій», капитанъ-лейтенанту НАЗИМОВУ 3-му	839 р. 14 к.
22) Мичману ГИССИ	300
23) Женѣ отставнаго унтеръ-офицера, Ксеніи ЖАБИНОЙ на возмѣщеніе издержекъ ея по доставленію изъ Николаева въ С.-Петербургъ въ воспитательное заведеніе двухъ круглыхъ сиротъ прапорщика Романовскаго	150
24) Прапорщику Михаилу ВѢТРОВУ	60

Капит.-лейтен. Александру МОЖАЙСКОМУ 2-му. 889 р. 59 к.	
25 флот. экип. подпоручику корпуса штурмановъ О-	
МХАЙЛОВУ 3-му	75
Дочери умершаго майора, Александрѣ РЫДАЛЕВОЙ . . .	150
Отставному генералъ-лейтенанту Ивану МИНИЦКОМУ .	600
Содержателю по шкиперской части на кораблѣ «Импера-	
Николай I», провинціальному секретарю Константину	
НЯКОВУ.	75
Вдовѣ капитана 1-го ранга, Аннѣ ЮРКОВСКОЙ	300
Отставному капитану 2-го ранга Григорію ГАЛАЕВУ . .	150
Отставному дѣйствительному статскому совѣтнику Се-	
ЮФЕРОВУ.	400
Отставному подпоручику Александру ЧЕШИХИНУ . . .	250
Вдовѣ титулярнаго совѣтника, Маріи ЧЕПЕЖНОЙ. . . .	300
Состоящему въ Канцеляріи Морскаго министерства чи-	
никомъ для усиленія средствъ, губернскому секретарю	
КСЬЕВУ	150
Состоящему въ прикомандированіи къ Черноморской	
рманской ротѣ морской артиллеріи, подполковнику Ивану	
АВСКОМУ	125
его опредѣлено въ выдачу <i>восемь тысячъ семь сотъ тридцать</i>	
<i>руб. семидесять три коп. (8735 р. 73 к.).</i>	

Журналу Адмиралтействъ-совѣта, 10 мая 1862 г. ст. 22 534).

Для мизъ, нуждающихся по разнымъ случаямъ.

руб.

Дочери умершаго, разжалованнаго изъ капитановъ 1-го	
въ матросы, дѣвицѣ Елизаветѣ КИТАЕВОЙ	100
Отставному капитанъ-лейтенанту Николаю ПАНТУСОВУ. .	150
Женѣ контръ-адмирала, Елизаветѣ АЛЕКСАНДРОВСКОЙ. .	300
Лекарскому помощнику 25-го флотскаго экипажа, коллеж-	
регистратору ИЛЪИНУ	70
Отставному чиновнику 9-го класса Александру СОКОЛОВУ .	70
Лейтенанту 10-го флотскаго экипажа Дмитрію БОЛСУ-	
.	100
Личману 15-го флотскаго экипажа Алексѣю ИГНАТЬЕВУ. .	80
Смотрителю Сурулскихъ маяковъ, губернскому секретарю	
андру ЛУКИНУ.	100
Командиру портовой № 8 роты, подполковнику Ивану	
ВСКОМУ	50
Состоящему при Гидрографическомъ департаментѣ для	
нія средствъ, губернскому секретарю ПЛАТОНОВУ . . .	100
орпуса инженеръ-механиковъ прапорщику 23-го флот-	
экипажа Владиміру ГРЕДЯКИНУ	160

12) 15-го флотскаго экипажа мичману Василию ЗАБУДСКОМУ	125
13) 3-го флотскаго экипажа мичману Николаю ЗАБУДСКОМУ	125
14) Смотрителю Люберортскаго маяка, поручику Андриану ИВАНОВУ	100
15) Вдовѣ титулярнаго совѣтника, Маріи ПОДТЯГИНОЙ	100
16) Состоящему по резервному флоту капитанъ-лейтенанту Федору РОТКИРХЪ	150
17) Вдовѣ служившаго въ морскомъ вѣдомствѣ чиновника 14-го класса, Агафѣ АНДРЕЕВОЙ	200
18) Отставному подполковнику Андрею УГЛОВУ	100
19) Женѣ отставнаго капитана 2-го ранга, Раисѣ БАРАНОВСКОЙ	100
20) Вдовѣ отставнаго майора, Ольгѣ ФЕДОРОВОЙ	100
21) Служившему въ Кораблестроительномъ Учетномъ комитетѣ, отставному коллежскому секретарю ИВАНОВУ	100
22) Старшему адъютанту штаба командира Отдѣльнаго Оренбургскаго корпуса, капитанъ-лейтенанту ЛИХОНИНУ	480
23) Капитанъ-лейтенанту Василию СУХОМЛИНУ	480
24) Состоящему по резервному флоту капитанъ-лейтенанту СЛѢПЦОВУ	680 р. 22 к.
25) Мичману 44 флотскаго экипажа ГУМБЕРТУ	453 » 48 »
26) 26-го флотскаго экипажа комиссару, коллежскому регистратору Матвѣю ЛАРИОНОВУ	100
27) Перечисленному ко 2-му классу раненыхъ, отставному капитану 2-го ранга Семену НАУМОВСКОМУ	150
28) Содержателю всего казеннаго имущества Ревельскаго порта, титулярному совѣтнику Ивану ПЕТРОВУ	50
29) Состоящему по резерву прапорщику Петру ПЕТРОВУ	50
30) Состоящему при Морскомъ Ученомъ комитетѣ для усиленія средствъ, коллежскому секретарю КЛЕВЕЗАЛЮ	300
31) Отставному титулярному совѣтнику АЛЕКСАНДРОВУ	100
32) 44-го флотскаго экипажа лейтенанту Николаю НБЕЛОВУ 4-му	230 р. 53 к.
33) Отставному контръ-адмиралу СОЛОВЦОВУ	500
34) Вдовѣ капитанъ-лейтенанта, Маріи ЮНГЕ	150
35) Вдовѣ капитанъ-лейтенанта, Евдокии МИХАЛОВСКОЙ	100
36) Командиру шкуны «Новороссійскъ», лейтенанту Василию ИЛЬИНУ 1-му	100
37) Бухгалтеру Инженернаго и Артиллерійскаго училища морскаго вѣдомства, коллежскому секретарю Федору ВАСИЛЬЕВУ	50
38) Старшему врачу 4-го рабочаго экипажа штабъ-лекарь, надворному совѣтнику Ивану АДЕЛЬФИНСКОМУ	200
39) Лейтенанту РЕБИНДЕРУ	280
40) Отставному провинціальному секретарю Ивану ФЕДОРОВУ	120
41) Инженеръ-механику подпоручику ГАРНОВСКОМУ	150

Старшему ординатору Кронштадтскаго морскаго госпиталя, коллежскому ассесору ТАИРОВУ	219 р. 28½ к.
Младшему врачу 4-го флотскаго экипажа лекарю БЫКОВ-МУ	164 р. 74 к.
Состоящему по Морскому министерству капитанъ-лейте-нту Михаилу ВЕРЕЩАГИНУ 1-му	200
3-го Своднаго Черноморскаго флотскаго экипажа, лейте-ну Егору ПАВЛОВСКОМУ	100
Состоящему по резерву капитану 1-го ранга АРБУ-У	154 р. 3½ к.
Лекарскому помощнику 45-го флотскаго экипажа, коллеж-у регистратору ОСИПОВУ	100
Вдовѣ статскаго совѣтника, Элизѣ ЭЛЕРСЪ	100
Отставному чиновнику 8-го класса Александру УШИН-ИУ	100
Дочери умершаго капитана 1-го ранга дѣвицѣ Серафимѣ ЮТИНОЙ	200
Мичману 16-го флотскаго экипажа, князю Константину ЦЕРСКОМУ	100
Вдовѣ коллежскаго совѣтника, Аннѣ КРЕСТИНИНОЙ	100
Отставному коллежскому совѣтнику Дмитрію ДЕГАЛЕТУ	300
На погребеніе умершаго инспектора кораблестроитель-работъ въ Николаевѣ, корпуса корабельныхъ инжене-подполковника Ивана МАШКИНА	300
Вдовѣ штабсъ-капитана, Екатерины БУТОВОЙ	75
Астроному Николаевской обсерваторіи, статскому совѣт-КНОРРЕ	1000
Ваненому 2-го класса капитану 1-го ранга РЯБИНИНУ	375
Капитанъ-лейтенанту 15-го флотскаго экипажа Григорію ДСКОМУ	250
Отставному генералъ-маіору Федору фонъ-ШАРЕН-У	300
Прикомандированному къ Кронштадтскому порту, инже-нтабсъ-капитану СОКОЛОВУ	250
по опредѣленю въ выдачу <i>одинадцать тысячъ плюсъ девя-два руб. двадцати девять съ четвертью коп.</i> (11 592 р. 29½ к.).	

ДЕНЕЖНАЯ ВЫДАЧА ЗА СБЕРЕЖЕНІЕ ДРОВЪ.

представленію главнаго доктора Кронштадтскаго Морскаго госпиталя и засвидѣтельствованію общаго присутствія конторы гос-питаля, о бѣ оказавшейся экономіи дровъ: трехполѣнныхъ сосно-выхъ саж. на 440 руб. и однополѣнныхъ березовыхъ 200 саж. руб., всего же на 1050 руб., которые записаны на приходъ дровъ въ книгу сего года № 146 въ 4-ю статью, — исправляющій

должность главного командира Кронштадтскаго порта, контръ-адмиралъ Беревъ, на основаніи циркуляра Канцеляріи Морскаго Министерства, 20-го октября 1860 года № 3, разрѣшилъ выдать смотрителю госпиталя, полковнику КОМАРОВСКОМУ, въ вознагражденіе за сдѣланную имъ экономію дровъ, половину стоимости противу контрактныхъ цѣнъ, всего пятьсотъ двадцать пять рублей.

ПРИКАЗЫ

Е. И. В. ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛА.

№ 69. С.-Петербургъ, 8 мая 1862.

По случаю увольненія изъ Морскаго вѣдомства, по Высочайшему повелѣнію отъ 15-го іюля 1861 года, поселянъ черноморскихъ адмиралтейскихъ селеній, положенное при Николаевскомъ портѣ управленіе этими селеніями, состоящее изъ управляющаго селеніями и его помощника (онъ же и дѣлопроизводитель), упраздняется.

№ 70. С.-Петербургъ, 8 мая 1862.

Высочайше утвержденнымъ въ 11-й день минувшаго апрѣля положеніемъ Военнаго совѣта определено:

При командированіи, по дѣламъ службы, лицъ военнаго вѣдомства, получающихъ постоянно въ указанныхъ закономъ мѣстностяхъ, войскахъ и управленіяхъ жалованье по усиленному окладу, въ мѣста, гдѣ содержаніе это производится изъ основнаго оклада, сохранять имъ усиленное жалованье съ тѣмъ, чтобы сохраненіе это: 1) не продолжалось болѣе 4-хъ мѣсяцевъ, и 2) вовсе не касалось лицъ, которымъ, по случаю командировки, ассигнуются двойные прогоны, суточные деньги, единовременныя выдачи и всякія другія пособія.

Постановленіе это, по Высочайше предоставленной Мнѣ власти, распространяя на морское вѣдомство, предписываю принять къ должному руководству.

№ 71. Павловскъ, 12 мая 1862.

производятся: за выслугу лѣтъ и по экзамену: 3-го своднаго Черноморскаго флотскаго экипажа юнкеръ Павелъ ВОЛОСОВЪ, въ гардемарины; корпуса морской артиллеріи: юнкеръ Константинъ КОКО-МАРТСОНЪ и унтеръ-офицеры: Василій СТЕПАНОВЪ и Николай ПОКРОВСКІЙ,—все три въ кондукторы сего же корпуса.

назначаются: старшій офицеръ корабля «Ретвизанъ», капитанъ-лейтенантъ Михаилъ КАРПОВЪ 2-й, старшимъ же офицеромъ на корабль «Императоръ Николай 1-й», вмѣсто капитанъ-лейтенанта

на **Людвига БУХГОЛЬЦА** 1-го; помощникъ смотрителя Морского госпиталя въ **Николаевѣ**, числящійся по адмиралтейству, какъ **Яковъ ИВАНОВЪ** 2-й, состоятъ по ласовымъ экипажамъ, тавленіемъ въ должности.

икомандировывается, капитанъ 2-го ранга **Иванъ КОНДО-** 1 1-й, на основаніи приказа Моего 9-го марта 1856 года 3-й, къ Черноморской штурманской ротѣ.

длняется въ отпускъ, состоящій въ распоряженіи Гидрогра- жского департамента, корпуса флотскихъ штурмановъ, прапор- . **Модестъ ВОЛЫСКИЙ**, по домашнимъ обстоятельствамъ, вву- Имперіи, на шесть мѣсяцевъ.

№ 72. Павловскъ, 12 мая 1862.

тоящій въ 19-мъ флотскомъ экипажѣ клиперъ «Гайдамакъ», исочайшаго разрѣшенія, обращается въ составъ Сибирской лій.

№ 73. Павловскъ, 12 мая 1862.

пространяю на морское вѣдомство нижеизложенное Высочай- юведѣніе, объявленное по военному вѣдомству въ приказѣ апрѣля сего года № 113, съ нѣкоторымъ измѣненіемъ въ еніи, по примѣненію къ морскому вѣдомству:

унтеръ-офицеровъ, пользующихся преимуществами за отказъ роизводства въ офицерскій чинъ, при подачѣ ими просьбъ объ еніи въ отставку по положенію, дозволить командирамъ флот- экипажей и другихъ командъ морскаго вѣдомства увольнять, ложелаютъ, немедленно въ отпуски, подобно тому, какъ по (Цирк. 20 февраля 1857 г. № 34), дозволено увольнять въ ле отпуски офицеровъ.

ри увольненіи вышеупомянутыхъ унтеръ-офицеровъ въ от- выдавать имъ съ надлежащею отчетностію, временные вилы бодное жительство въ избранныхъ мѣстахъ, впрелъ до полу- изъ экипажей и командъ паспортовъ на отставку.

№ 74. Павловскъ, 15 мая 1862.

являются, за выслугу лѣтъ и по экзамену: унтеръ-офицеры: а корабельныхъ инженеровъ **Карлъ АЛЕКСѢЕВЪ** 1-й и кор- нжеръ-механиковъ **Болеславъ ЗМИГРАДСКИЙ**,—оба въ кон- ы тѣхъ же корпусовъ.

агаются, непремѣнный ассесоръ коммисіи военнаго суда -Петербургскомъ портѣ, капитанъ-лейтенантъ **Григорій ГУБ-** , адъютантомъ при Инспекторскомъ департаментѣ.

длняется въ отпускъ, младшій помощникъ дѣлопроизводи- ганцеларіи Морскаго министерства, коллежскій секретарь . **Б.**, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри Имперіи, на три

№ 75. Павловскъ, 19 мая 1862.

производятся, за выслугу лѣтъ и по экзамену: юнкеръ 1-го своднаго Черноморскаго флотскаго экипажа Борисъ СНѢТОВЪ, въ гардемарины, и унтеръ-офицеръ корпуса инженеръ-механиковъ Николай ФИЛОНОВЪ, въ кондукторы того же корпуса.

назначаются: на кампанію сего года командирами лодокъ: капитанъ-лейтенанты: баронъ Павелъ УНГЕРНЪ-ШТЕРНБЕРГЪ 2-й, — «Копчикъ», Порфирій ФЕДОРОВСКІЙ 2-й, — «Бурушъ», Аркадій ПИПУНОВЪ, — «Дождь», Павелъ ЛЕВИНЪ 2-й, — «Ядро», Иванъ ГЛОТОВЪ 3-й, — «Комаръ»; лейтенанты: Павелъ БОРИСОВЪ 3-й, — «Мечъ», Петръ ТОКАРЕВСКІЙ, — «Буря».

Младшими ординаторами морскихъ госпиталей: младшіе врачи бывшаго 46-го флотскаго экипажа: коллежскій ассесоръ АЛЕКСѢЕВСКІЙ — въ Николаевѣ, и лекарь РЫМКЕВИЧЪ — въ Севастополѣ.

увольняются въ отпускъ: капитанъ-лейтенантъ Александръ АРМФЕЛЬДЪ, по домашнимъ обстоятельствамъ, на четыре мѣсяца; лейтенантъ Петръ ВАРНИЦКІЙ 2-й, для излеченія болѣзни, на четыре мѣсяца; корпуса флотскихъ штурмановъ, прапорщикъ Феликсъ НОВИЦКІЙ, по домашнимъ обстоятельствамъ, на шесть мѣсяцевъ, — всѣ внутри Имперіи.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по корпусу лѣсничихъ въ 9-й день сего мая, состоящій по резервному флоту, капитанъ 1-го ранга Александръ ГРЕВЕНСЪ 2-й, переведенъ въ корпусъ лѣсничихъ полковникомъ.

№ 76. Павловскъ, 19 мая 1862.

Состоящіе при флотскихъ экипажахъ: при 25-мъ транспортѣ «Двина» и при 26-мъ бригѣ «Филоктетъ», съ Высочайшаго разрѣшенія, отчисляются къ Кронштадтскому порту.

№ 77. Павловскъ, 22 мая 1862.

На основаніи Высочайше утвержденнаго, 21-го марта 1860 года, положенія объ учрежденіи въ корпусахъ: корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ, званія кондуктора, производится въ сіе званіе: воспитанники Инженернаго и Артиллерійскаго училища.

Въ корпусъ корабельныхъ инженеровъ: унтеръ-офицеръ Николай ВАСИЛЬЕВЪ, фельдфебель Борисъ АБРАМСОНЪ, унтеръ-офицеры: Сергѣй КАРНѢЕВЪ и Константинъ НЕЧАЙ.

Въ корпусъ инженеръ-механиковъ: фельдфебель Николай РОГОЗИНЪ, воспитанники Николай ВАВИЛОВЪ, унтеръ-офицеры: Николай ШЕСТЕРОВЪ, Николай БУРАКОВЪ и Федоръ ТЮЛЕВЪ; воспитанники: Александръ АРХИПОВЪ и Александръ ФЕДОРОВЪ, унтеръ-офицеръ Петръ ЛИФАНТЬЕВЪ, воспитанники: Петръ СТАВЦКІЙ, Александръ КОНДРАТЬЕВЪ и Александръ БЕРЕГОВЪ, унтеръ-офицеръ Иванъ ТИМОФѢЕВЪ, воспитанники: Петръ ЮРЬЕВЪ, Павелъ АНТОНОВЪ, Владиміръ ЗУЕВЪ 1-й, Иванъ ЗУЕВЪ 2-й,

Иванъ СЕРГѢЕВЪ, Владиміръ АРМѢЕВЪ, Константинъ ВЕРЗИНЪ, Петръ САМОЙЛОВЪ, Василій СТЕЦАНЕНКО, Федоръ ШЛЕЙДЕРЪ и Федоръ МАТВѢЕВЪ.

За выслугу лѣтъ и по экзамену: корпуса корабельныхъ инженеровъ юнкеръ Федоръ АНДРЕЕВСКІЙ; корпуса морской артиллеріи унтеръ-офицеры: Александръ ШПАРТЕНКО и Александръ ШИЩЫНЪ,—все три въ кондукторы тѣхъ же корпусовъ.

зачисляется на дѣйствительную службу, уволенный для службы на коммерческихъ судахъ, лейтенантъ Валеріанъ ВИЦКІЙ.

увольняется въ отпускъ, корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Василій ХАРИТОНОВЪ 2-й, для излеченія болѣзни, вну три Имперіи, на четыре мѣсяца.

№ 78. Павловскъ, 26 мая 1862.

Государь Императоръ, согласно мнѣнію Государственнаго Совѣта, въ 21-й день сего мая Высочайше повелѣть соизволилъ:

1) Выдачу патентовъ на чины, а равно взысканіе сборовъ за печатаніе патентовъ и за пергаментъ, на будущее время отмѣнить;

2) внесенныхъ до обнародованія настоящаго постановленія, на изготовленіе патентовъ, денегъ не возвращать тѣмъ лицамъ, отъ которыхъ опыты получены; но по требованію сихъ лицъ, выдавать имъ патенты на существовавшимъ доселѣ основаніи;

3) пошлины, установленныя за приложеніе къ патентамъ государственной печати (п. 2 ст. 625 Уст. о пошл. Свод. Зак. 1857 г. V) замѣнять соотвѣтствующею надбавкою пошлины съ чина (п. 3, ст. 625 того Устава);

4) предоставить главноуправляющему II Отдѣленія Собственной Его Императорскаго Величества Канцеляріи составить и внести въ Государственный Совѣтъ, установленнымъ порядкомъ, проектъ редакціи всѣхъ тѣхъ статей свода законовъ, которыя, съ изданіемъ настоящаго узаконенія, должны быть измѣнены, съ указаніемъ въ семь проектѣ и тѣхъ статей свода законовъ, которыя при этомъ будутъ подлежать совершенной отмѣнѣ.

№ 79. Павловскъ, 26 мая 1862.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по военно-сухопутному вѣдомству въ 7-й день сего мая, состоящій по резервному флоту, арсенальныхъ ротъ корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Александръ ГРИГОРЬЕВЪ 2-й, переведенъ въ штатъ С.-Петербургской полиціи, съ зачисленіемъ по армейской пѣхотѣ.

назначается, корпуса корабельныхъ инженеровъ, кондукторъ Карпъ АЛЕКСѢЕВЪ 1-й, для надобностей флота и судостроительныхъ работъ при С.-Петербургскомъ портѣ.

переводятся, гардемарины: изъ Балтійскаго флота въ Черноморскую флотилію: Леонидъ ЗАВАЛИШИНЪ, Николай КАЗЕМИРОВЪ, Сергѣй АРТЮКОВЪ, Федоръ ГЕРАСИМОВЪ, Николай КА-

ШЕРИНИНОВЪ, Владиміръ **КОВАЛЕВСКІЙ**, Александръ **РЫЖІЙ**, Николай **ПЕРСКІЙ**, Всеволодъ **ПАЗУХИНЪ**, Николай **ИРЕЦКІЙ** и Георгій **БИРИЛЕВЪ**; изъ Балтійскаго флота въ Каспійскую флотилію: Иванъ **СТЕПАНОВЪ**, Андрей **ПОПОВЪ**, Павелъ **КУПФЕРЪ**, Петръ **СТЕПАНОВЪ** и Дмитрій **ЧЕЛЪБЕВЪ**.

№ 80. Павловскъ, 26 мая 1862.

Государь Императоръ, согласно съ мнѣніемъ Государственнаго Совета, въ 14-й день сего мая, Высочайше повелѣть соизволилъ, въ дополненіе статьи 35-й Высочайше утвержденнаго 30-го апрѣля 1858 года положенія объ эмеритальной пенсіонной кассѣ морскаго вѣдомства, постановить, что чинамъ морскаго вѣдомства, увольняемымъ въ отпуски безъ производства содержанія, разрѣшается вносить, по желанію, шести-процентныя деньги въ эмеритальную пенсіонную кассу сего вѣдомства, за время нахождения ихъ въ отпуску, изъ тѣхъ присвоенныхъ должностямъ или чинамъ окладовъ, которые-бы причитались симъ лицамъ при увольненіи въ отпуски съ производствомъ содержанія, а если-бы кто либо изъ находящихся въ отпуску и получавшихъ жалованье по чину былъ произведенъ въ слѣдующій чинъ, тогда шесть процентовъ исчисляются уже по окладу, присвоенному новому чину, со времени производства въ оный.»

№ 81. Павловскъ, 29 мая 1862.

Государь Императоръ по положенію Морскаго Генераль-Аудиториата, въ 22-й день сего мая, Высочайше повелѣть соизволилъ, въ отмѣну 474-й ст. 1-й кн. Св. мор. угол. пост. по 1-му прод. п въ замѣвъ примѣчанія къ 474-й ст. той же книги постановить:

1) Офицерамъ, гардемаринамъ и унтеръ-офицерамъ изъ дворянъ, или пользующимся особыми правами состоянія, которые впадутъ въ пороки и подвергнутся неодобрительной аттестаціи, дается, по усмотрѣнію главныхъ командировъ и командировъ портовъ и начальниковъ, пользующихся равною съ ними властію, срокъ на исправленіе поведенія отъ трехъ до шести мѣсяцевъ.

2) Если въ теченіе сего срока виновный велъ себя лучше прежняго и если притомъ раскаяніе можетъ подавать надежду на совершенное исправленіе его, то, по засвидѣтельствованію о семъ ближайшаго начальства, назначается ему еще разъ таковой же срокъ для исправленія.

3) При неэффективности сихъ мѣръ въ обоихъ изъ вышеозначенныхъ случаяхъ виновные въ порочномъ поведеніи предаются военному суду.

4) Офицеры, гардемарины и унтеръ-офицеры изъ дворянъ, или пользующіеся особыми правами состоянія, преданные, на основаніи наложенныхъ правилъ, суду за пьянство, или другіе званію ихъ предосудительныя поступки и развратное поведеніе, подвергаются

по приговорамъ суда, смотря по степени виновности и порочности ихъ, увольненію отъ службы, или исключенію изъ службы.

5) На основаніи предшедшаго пункта рѣшать и производящіяся вынѣ военно-судныя дѣла о лицахъ, подвергшихся сужденію за порочное поведеніе.

№ 82. Павловскъ, 29 мая 1862.

Въ приказѣ военного министра 24-го апрѣля 1862 года № 102, между прочимъ, изъяснено, что Государь Императоръ, согласно положенія Военнаго совѣта, Высочайше соизволилъ утвердить проектъ измѣненія 878 ст. V част. II кн. Св. воен. пост. изд. 1839 г., на которой основана 649 ст. II кн. Св. мор. угол. пост., слѣдующимъ образомъ:

• Нижнимъ чинамъ, кои, состоя подѣ слѣдствіемъ или судомъ, находятся подѣ арестомъ, содержаніе производится слѣдующимъ образомъ: 1) во время нахожденія арестантовъ въ гражданскомъ вѣдомствѣ, со дня поймки, до поступленія въ воинскія команды, производится отъ того вѣдомства, изъ экстраординарныхъ по губерніямъ суммъ, кормовыя деньги; 2) со времени же поступленія арестантовъ въ военныя команды, отпускается имъ, по требованіямъ начальниковъ тѣхъ командъ, въ вѣдѣніи коихъ они находятся, изъ провіантскаго вѣдомства: указная дача провіанта, на счетъ суммъ, остающихся въ семъ вѣдомствѣ отъ неполнаго комплекта вообще нижнихъ чиновъ и, сверхъ того, на соль и приварокъ по 15 коп. сер. въ мѣсяцъ на каждого; 3) во время заключенія ихъ въ тюрьмахъ гражданскаго вѣдомства, отпускаются имъ отъ провіантскаго вѣдомства, взаимѣнъ указной дачи провіанта и денегъ на соль и приварокъ, кормовыя деньги, по табели, ежегодно составляемой въ Министерствѣ Внутреннихъ дѣлъ, о деньгахъ на прокормленіе арестантовъ военнаго вѣдомства; 4) затѣмъ уже военнымъ арестантамъ, вообще во время содержанія ихъ подѣ арестомъ, не отпускается жалованья.

№ 83. Павловскъ, 2 іюня 1862.

производится: корпуса морской артиллеріи юнкеръ Илья ГУДКОВЪ, за выслугу лѣтъ и по экзамену, въ кондукторы того же корпуса.

назначаются: капитанъ-лейтенантъ Морскаго Кадетскаго корпуса Владиміръ БАРТАШЕВИЧЪ 1-й, непремѣннымъ ассесоромъ комисіи военнаго суда при С.-Петербургскомъ портѣ, съ зачисленіемъ по флоту; командирами лодокъ, лейтенанты: Николай КЛОЧКОВЪ — «Шалунъ», Петръ БЕКЛЕМИШЕВЪ 1-й — «Громъ», Александръ МЕССЕРЪ 2-й — «Прибой». Коммисаріатскаго департамента: младшій дѣлопроизводитель, коллежскій ассесоръ ГАЛЕНКИНЪ, старшимъ дѣлопроизводителемъ; помощники дѣлопроизводителя: старшій, коллежскій ассесоръ ПОПОВЪ, младшимъ

пр.

2

дѣлопроизводителемъ; младшій, надворный совѣтникъ СПЕРАН-СКІЙ, старшимъ помощникомъ дѣлопроизводителя. Помощникъ начальника строительной части при С. - Петербургскомъ портѣ, инженеръ - капитанъ Иванъ ВЛАСОВЪ, по случаю избранія его въ кандидаты по мировомъ посредникѣ перваго участка Царскосельскаго уѣзда, увольняется для занятія означенной должности. Исправляющій должность младшаго контролера во Временной Контрольной экспедиціи, при Морскомъ министерствѣ учрежденной, коллежскій ассесоръ ПЛЕТЕНЕВЪ, утверждается въ настоящей должности, съ 29-го января сего года.

увольняется въ отпускъ: корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Петръ КАПУСТИНЪ, для излеченія болѣзни, внутри Имперіи, на четыре мѣсяца.

№ 84. Павловскъ, 5 іюня 1862.

назначаются: состоящій въ числѣ чиновъ, положенныхъ на усиленіе средствъ чертежной Гидрографическаго департамента, корпуса флотскихъ штурмановъ подполковникъ Александръ ХАЛИЗОВЪ, старшимъ помощникомъ дѣлопроизводителя въ означенномъ департаментѣ, съ перваго сего іюня. Помощникъ судостроителя упраздняемаго Архангельскаго порта, корпуса корабельныхъ инженеровъ прапорщикъ Варсанофій ГАГАРИНЪ, состоятъ для надобностей флота и судостроительныхъ работъ при Свеаборгскомъ портѣ.

№ 85. Павловскъ, 9 іюня 1862.

Высочайшимъ указомъ, даннымъ Придворной конторѣ въ 28-й день минувшаго мая, состоящій по Морскому министерству, дѣйствительный статскій совѣтникъ МУХОРТОВЪ, Всемилостивѣйше пожалованъ въ званіе камергера Двора Его Императорскаго Величества.

назначаются: 5-го рабочаго экипажа, подпоручикъ Александръ ИВАНОВЪ, смотрителемъ морскихъ казенныхъ зданій въ Кронштадтѣ, съ зачисленіемъ по адмиралтейству. Начальникъ медицинской части упраздняемаго Архангельскаго порта, коллежскій совѣтникъ ГИРГЕНСОНЪ, помощникомъ начальника медицинской части въ Кронштадтскомъ портѣ.

увольняется въ отпускъ, мичманъ Вадимъ РОМАНОВЪ, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри Имперіи, на три мѣсяца.

ЦИРКУЛЯРЫ ДЕПАРТАМЕНТОВЪ:

ИНСПЕКТОРСКАГО

№ 30. 21 апрѣля 1862.

Приказомъ г. военного министра, отъ 11-го апрѣля за № 90, объявлено, что Государь Императоръ Высочайше повелѣтъ соизволять: со введеніемъ новаго головнаго убора, при представленіяхъ начальству и въ другихъ случаяхъ, когда шапка должна быть въ рукахъ, держать ее лѣвою рукою за козырекъ, верхомъ впередъ.

Такое Высочайшее повелѣніе Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ приказать изволилъ распространить и на чиновъ морскаго вѣдомства, коимъ нынѣ присвоена шапка новаго образца.

№ 31. 25 апрѣля 1862.

Въ разъясненіе возникшаго вопроса о томъ: можетъ ли быть зачтено за дѣйствительную службу, бывшимъ въ продолжительномъ отпуску, по слабости здоровья, нижнимъ чинамъ, то время, которое послѣ переосвидѣтельствованія ихъ и признанія способными къ возвращенію на службу, они находились прикомандированными къ баталіонамъ внутренней стражи и слѣдовали въ пути по этапу къ своимъ частямъ, — г. дежурный генералъ Главнаго Штаба Его Императорскаго Величества увѣдомилъ штабъ отдѣльнаго корпуса внутренней стражи, что какъ отпускъ означенныхъ нижнихъ чиновъ, вовсе уже прекращается со времени зачисленія ихъ на службу прикомандированными къ мѣстнымъ баталіонамъ внутренней стражи, и люди эти, поступая за тѣмъ въ непосредственные распоряженія военнаго начальства, для употребленія на дѣйствительную службу, довольствуются съ того же самаго дня слѣдующимъ по закону содержаніемъ, то согласно сему и должно быть зачислено имъ за дѣйствительную службу, какъ время *прикомандирования* ихъ къ баталіонамъ внутренней стражи, такъ и время *слѣдованія* по этапу къ своимъ частямъ.

Вслѣдствіе сего и во избѣжаніе излишней переписки отъ собиранія начальниками частей справокъ, для исчисленія службы подобныхъ нижнихъ чиновъ, командиръ корпуса внутренней стражи предписалъ по вѣренному ему корпусу: при отправленіи формулярныхъ списковъ на выздоровѣвшихъ изъ находившихся въ отпуску для поправленія здоровья нижнихъ чиновъ, непременно дѣлать въ нихъ *надписи*, какъ о времени прикомандированія этихъ людей къ баталіонамъ, для освидѣтельствованія, такъ и о времени отпущенія въ войска, для зачисленія на службу.

№ 32. 28 апрѣля 1862.

Министерствомъ Финансовъ объявлено было Высочайшее повелѣніе о томъ, чтобы не допускать никакихъ изъятій въ пользу разныхъ мѣстъ и лицъ въ отношеніи безвощиннаго пропуска выписываемыхъ ими изъ за границы предметовъ.

Вслѣдствіе сего г. Управляющій Морскимъ министерствомъ, имѣя въ виду, что офицеры и команды судовъ нашихъ, возвращаясь изъ заграничнаго плаванія, по необходимости должны привозить съ собою разныя вещи и припасы, пріобрѣтавшіеся ими для собственнаго ихъ употребленія, спрашивалъ министерство Финансовъ: распространяется ли помянутое Высочайшее повелѣніе на суда наши, возвращающіеся изъ за-границы.

Управляющій министерствомъ Финансовъ, изъявивъ готовность оказывать зависящее отъ него содѣйствіе къ облегченію пропуска остающейся отъ потребленія въ пути провизіи и имущества офицеровъ и командъ военныхъ судовъ, проситъ, чтобы въ будущее время они, при возвращеніи въ отечество, ограничивались привозомъ только существенно-необходимаго, такъ какъ все привозимое изъ за-границы въ товарномъ видѣ или большомъ количествѣ будетъ пропускаемо не иначе, какъ съ платежемъ пошлинъ.

О такомъ отзывѣ Управляющаго Министерствомъ Финансовъ, Инспекторскій департаментъ, по приказанію г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, имѣетъ честь объявить по Морскому вѣдомству для свѣдѣнія и надлежащаго руководства.

№ 33. 30 апрѣля 1862.

Произведенные приказомъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, 8-го сего апрѣля № 50-й, въ гардемарины, изъ кадетъ Морскаго Кадетскаго корпуса, назначаются:

Во флотскіе экипажи: въ 13-й: Вильгельмъ ЛИНДЕНЪ, Ипполитъ АНДРЕЕВЪ, Александръ БАХТЕЯРОВЪ и Николай РИМСКІЙ-КОРСАКОВЪ; въ 15-й: Сергій ПОЛУШКИНЪ, Александръ ХВОСТОВЪ, Федоръ СИЛЬВЕРСАНЪ и Иванъ ИЗМАЙЛОВЪ; въ 16-й: Николай КАРМИЛЕВЪ, Иванъ ДМИТРИЕВЪ, Николай МЯКИНИНЪ, князь Александръ МЫШЕЦКІЙ, Владиміръ БЛАНДОВЪ, Павелъ ВУЛЬФЪ, Александръ ЗАВАЛИШИНЪ; Николай КУЗЬМИНЪ-КОВОРАЕВЪ, Иванъ ЮФЕРОВЪ, Василій ВИЛАНДЪ, Николай ТАБУЛЕВИЧЪ, Николай ВАХТИНЪ, Константинъ ИРЕЦКІЙ, Александръ БЫКОВЪ, Федоръ ТИМИРЯЗЕВЪ, Николай СКРЫДЛОВЪ, Романъ МАЗУРОВЪ, Иванъ БРОНЕВСКІЙ и Петръ КВЯТКОВСКІЙ; въ 27-й: Василій КОЛЮБАКИНЪ и Эдуардъ МАЙДЕЛЬ; въ Черноморскую флотилію: Викторъ ШЕСТИНСКІЙ, Петръ ЮРЬЕВЪ, Николай ПОТЕМКИНЪ, Сергій БЕХТѢВЪ, Владиміръ ХОМЕНКО, Петръ БУРЦЕВЪ и Федоръ КАРИНЪ; въ Каспійскую флотилію: Василій ЧЕРКАШЕНИНОВЪ, Яковъ УГРИНОВИЧЪ, Николай ДОЛГОВО-ДОБРОВОЛЬСКІЙ, Николай ПУХАЧЕВЪ, Петръ ЖАВОРОНКОВЪ, Дмитрій

БЛАГОДАРЕВЪ, Константинъ ВАЛЬРОНДЪ, Павелъ ДАНИЛОВЪ, Ипполитъ ЧАЙКОВСКІЙ и Константинъ ГРИГОРКОВЪ.

№ 34. 30 апрѣля 1862.

назначаются: во флотскіе экипажи: лейтенанты: Викторъ МАКАРОВЪ 1-й, въ 10-й, и Илларионъ ЧАЙКОВСКІЙ 2-й, въ 28-й; въ Черноморскіе сводные флотскіе экипажи: лейтенантъ Александръ ВАЛЬДЪ, въ 3-й, мичманъ Спиридонъ ГУНАРОПУЛО 1-й, во 2-й.

отчисляется, состоящій въ числѣ чиновъ для усиленія средствъ Ревельскаго порта, числящійся по адмиралтейству штабъ-капитанъ Василий ЗЫЛЕВЪ, отъ настоящей должности и прикомандировывается къ 3-й ротѣ 3-го ластоваго экипажа.

переводится, мичманъ Максимилианъ ФОНЪ-ПЕТЕРСЕНЪ, изъ 4-го въ 23-й флотскій экипажъ.

№ 35. 5 мая 1862.

Инспекторскій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству къ свѣдѣнію, что по Высочайшимъ повелѣніямъ, состоявшимся по военно-сухопутному вѣдомству 3 го декабря прошлаго года и 11-го апрѣля сего года, объявленными въ приказахъ военного министра отъ 10-го декабря 1861 г. и 22 апрѣля 1862 г. №№ 264 и 97-мъ, определено:

1) Въ корпусномъ управленіи отдѣльнаго оренбургскаго корпуса имѣть старшаго адъютанта изъ флотскихъ офицеровъ, для заведыванія отдѣленіемъ по Аральской флотиліи, съ жалованьемъ по чину и береговыми столовыми деньгами по 280 руб. 20 коп. сер. въ годъ.

2) Во время пребыванія его на судахъ флотиліи, независимо отъ береговаго содержанія и сверхъ морскихъ порціоновъ и мореконной провизіи на деньщиковъ по положенію, производить ему морскія столовыя деньги по табели 27-го марта 1861 года, наравнѣ съ старшимъ адъютантомъ морскаго отдѣленія въ главномъ штабѣ кавказской арміи.

Къ сему Инспекторскій департаментъ присовокупляетъ, что означенный окладъ береговыхъ столовыхъ денегъ 280 руб. 20 коп. определенъ за исключеніемъ установленныхъ вычетовъ въ пенсіонный и инвалидный капиталы и въ эмеритальную кассу, и что вообще все упомянутое содержаніе, какъ береговое, такъ и морское, будетъ производиться изъ суммъ военно-сухопутнаго вѣдомства.

№ 36. 5 мая 1862.

Въ дополненіе къ приказу по морскому вѣдомству отъ 30-го декабря 1861 г. № 173, Инспекторскій департаментъ объявляетъ, что въ тѣхъ случаяхъ, когда изъ уволенныхъ отъ службы въ отставку нижнихъ чиновъ, кто либо, по его семейнымъ обстоятельствамъ или по другимъ уважительнымъ причинамъ, не будетъ отправленъ на мѣсто родины въ *партию*, вмѣстѣ съ прочими отставными, но долженъ будетъ остаться нѣкоторое время въ томъ портѣ, гдѣ рас-

положена команда, изъ которой онъ уволенъ, и уже потомъ станетъ отправляться на мѣсто избраннаго жительства, то и таковымъ нижнимъ чинамъ слѣдуетъ производить кормовыя деньги, по требованію командировъ тѣхъ командъ, изъ которыхъ они уволены, съ тѣмъ, чтобы деньги препровождались къ начальникамъ внутренней стражи, конми будутъ отправляться отставные къ мѣсту назначенія по этапу.

№ 37. 7 мая 1862.

назначаются: во флотскіе экипажи: состоящіе въ распоряженіи Гидрографическаго департамента, корпуса флотскихъ штурмановъ: прапорщикъ Николай МОЧАЛИНЪ 2-й, въ 13-й, и кондукторъ Виталій НИКУЛИЩЕВЪ, въ 14-й.

№ 39. 14 мая 1862.

Адмиралтействъ-совѣтъ, согласно съ представленіемъ Инспекторскаго департамента, положеніемъ отъ 3-го сего мая (по журналу ст. 22506) опредѣлилъ: унтеръ-офицерамъ, состоящимъ на дѣйствительной службѣ и занимающимъ должности младшихъ смотрителей береговыхъ маяковъ, производить полное содержаніе, присвоенное по проэкту портовыхъ штатовъ этимъ должностямъ, съ тѣмъ, чтобы изъ содержанія сего вычиталась стоимость отпускаемаго имъ провіанта и обмундированія.

О таковомъ положеніи Адмиралтействъ-совѣта, Инспекторскій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и руководству, въ дополненіе къ циркулярамъ своимъ отъ 11 марта и 28 іюля 1861 г. и 22 февраля сего года №№ 19, 65 и 18.

№ 41. 14 мая 1862.

Инспекторскій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, въ дополненіе циркуляра отъ 27 ноября 1858 года № 258, что по вопросу главнаго начальства Восточной Сибири: слѣдуетъ ли выдавать прогонныя деньги сверхъ кормовыхъ тѣмъ отставнымъ нижнимъ чинамъ приморскаго края Восточной Сибири, которые по прибытіи съ устьевъ р. Амура въ Забайкальскую область и Иркутскъ оказываются неспособными слѣдовать пѣшкомъ на родину, представлено было на благоусмотрѣніе Сибирскаго комитета заключеніе слѣдующаго содержанія: всѣмъ увольняемымъ въ отставку, какъ за неспособностію, такъ и за выслугу лѣтъ, нижнимъ чинамъ всѣхъ вообще войскъ и командъ, находящихся въ При-Амурскомъ краѣ, въ случаѣ желанія сихъ людей возвращаться на родину во внутреннія губерніи, выдавать прогонныя деньги до Тобольска на одну лошадь для каждаго человѣка. Отъ Тобольска до мѣстъ родины отправлять отставныхъ: а) неспособныхъ и немогущихъ слѣдовать пѣшкомъ по этапамъ, обыкновеннымъ порядкомъ, согласно съ 1462 и 1463 статьями 5 тома Св. воен. постан., на подводахъ и съ полученіемъ путевого довольствія отъ казны на общемъ основаніи; б) уволенныхъ же за выслугу лѣтъ и могущихъ слѣдовать

пѣшкомъ, согласно съ положеніемъ Военнаго совѣта, объявленнымъ въ приказѣ по военному вѣдомству отъ 31 марта 1861 года № 54, на кормовыхъ только деньгахъ, безъ подвоза, подобно тому, какъ не пользуются по закону подводами отставные, увольняемые за выслугу лѣтъ изъ сибирскихъ войскъ. Правомъ назначенія подвоза для отставныхъ, упомянутыхъ выше въ пунктѣ а, должны пользоваться тѣ воинскіе начальники, отъ которыхъ зависить, по закону, разрѣшеніе увольненія нижнихъ чиновъ, по неспособности, въ отставку.

Нынѣ Сибирскій комитетъ, въ выпискѣ изъ журнала своего, сообщилъ, что комитетъ положилъ представленіе это утвердить, и что Государь Императоръ на журналѣ комитета въ 28-й день минувшаго апрѣля Высочайше соизволилъ написать Собственноручно: «Исполнить».

№ 42. 16 мая 1862.

Инспекторскій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, къ свѣдѣнію и руководству, что переданный изъ почтоваго вѣдомства въ Морское—пароходъ «Петербургъ» и построенная на здѣшнемъ механическомъ заведеніи 70-ти сильная броненосная канонерская лодка «Опытъ», съ разрѣшенія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, причислены, для производства морскихъ столовыхъ денегъ, по табели 27 марта 1861 года, къ IV рангу судовъ.

№ 44. 23 мая 1862.

По военно-сухопутному вѣдомству оказалось, что нѣкоторые начальники воинскихъ командъ, при отправленіи подвѣдомственныхъ имъ чиновъ по желѣзнымъ дорогамъ: С.-Петербурго-Варшавской, Нижегородской, Петергофской и Царскосельской, обращаются съ требованіями о перевозкѣ въ департаментъ Желѣзныхъ дорогъ, а иногда и къ г. главноуправляющему Путиами сообщенія, отъ чего происходитъ напрасная переписка и медленность въ отправленіи командъ.

Для избѣжанія сего по морскому вѣдомству, Инспекторскій департаментъ объявляетъ, чтобы начальники командъ съ требованіями о перевозкѣ чиновъ и кладъ по вышеупомянутымъ дорогамъ, обращались въ правленія желѣзныхъ дорогъ, по которымъ предполагается перевозка.

№ 45. 24 мая 1862.

назначаются: во флотскіе экипажи: лейтенантъ Валеріанъ ВИЦКІЙ, въ 13-й: корпуса инженеръ-механиковъ, прапорщикъ Александръ КУЗНЕЦОВЪ, въ 22-й.

Произведенные приказами Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала: отъ 8-го минувшаго апрѣля № 50, въ гардемарины: во 2-й, Платонъ ДАВЫДОВЪ; въ 10-й: Константинъ САБ-

ЛИНЪ, **Василій ГРЕВЕНИЦЪ** и **Михаилъ ВЕСЕЛАГО**; въ 11-й: **Сергѣй ЗАВАЛИШИНЪ** и **Пванъ БИРИЛЕВЪ**; въ 18-й: **Валеріанъ МИХАЙЛОВЪ** и **Михаилъ ЧИХАЧЕВЪ**; въ 23-й: **Александръ ВОЛЧКОВЪ** и **Викторъ КОЧУКОВЪ**; въ 26-й: **Николай ЛОМЕНЪ**, **Петръ ТИМИРЕВЪ**, **Петръ ГОЛОВНИНЪ**, **Павелъ ОСТЕЛЕЦКІЙ** и **Николай ГОСТИНОПОЛЬСКІЙ**.

Отъ 5-го сего мая № 66, въ кондукторы корпуса флотскихъ штурмановъ: во 2-й, **Апполонъ МАРКОВСКІЙ**; въ 9-й: **Александръ ТРУМБЕРГЪ** и **Василій КАРЦЕВЪ**; въ 10-й, **Александръ КИСЛИЦЫНЪ**; въ 11-й: **Александръ ВАРФОЛОМЪЕВЪ**, **Николай КРЕНИЦКІЙ** и **Николай ДЕМИДЕНКО**; въ 12-й: **Владиміръ МЕРЗЛОВЪ** и **Александръ АФОНАСЬЕВЪ** 1-й; въ 13-й, **Павелъ МОРДОВИНЪ**; въ 15-й: **Николай БАРШАДСКІЙ**; въ 16-й, **Александръ СЕМЧИНЪ**; въ 17-й: **Константинъ ДОЛГАНОВЪ** и **Федоръ КОРНИЛЕВЪ**; въ 18-й, **Николай МИХАЛКИНЪ**; въ 19-й: **Николай ОГОРОДНИКОВЪ** и **Александръ ОВODOвъ** 1-й; въ 21-й: **Павелъ ИЛЬИНЪ** и **Николай ФРАНЦЪ**; въ 23-й: **Федоръ ЯКОВЛЕВЪ** и **Николай ШУРУПОВЪ**; въ 26-й: **Арсеvій КОСЯКОВЪ** 1-й и **Григорій ТЕЛИЦЫНЪ**.

Младшій врачъ 3-го своднаго черноморскаго флотскаго экипажа, коллежскій ассесоръ **ЗАГОРОВСКІЙ** — исправляющимъ должность дѣлопроизводителя канцеляріи начальника медицинской части **Николаевскаго порта**, съ оставленіемъ и въ настоящей должности.

№ 46. 27 мая 1862.

Произведенные приказомъ Его Императорскаго Высочества **Генералъ-Адмирала**, отъ 24-го апрѣля сего года № 61-й, въ кондукторы корпуса флотскихъ штурмановъ, назначаются въ черноморскіе сводные флотскіе экипажи: въ 1-й, **Николай КИРЬЕВЪ**, **Иванъ ОРЛОВЪ**, **Николай ВАСИЛЬЕВЪ**, **Александръ ЛИШНЕВСКІЙ**, **Михаилъ ШЕБАШЕВЪ**, **Лаврентій ДРАГИЧЕВИЧЪ-НИКШИЧЪ**, **Алексѣй ФРИДОВСКІЙ**, **Евгеній НЕКРЫЛОВЪ** и **Александръ НЕВРАЖИНЪ**; во 2-й: **Григорій РАДЕЦКІЙ**, **Венедиктъ РОДИОНОВЪ**, **Александръ ПУХОВЪ**, **Иванъ ИГНАТЬЕВЪ**, **Николай ПОСПѢЛОВЪ**, **Григорій ИВАНОВЪ**, **Григорій ТЯГННЪ** и **Николай КУЛИКОВЪ**; въ 3-й: **Григорій ГОЛИКОВЪ**, **Петръ ГОЛИКОВЪ**, **Николай МАТВѢЕВЪ**, **Петръ ВОСТРИКОВЪ**, **Андрей АГИЦЕВЪ**, **Михаилъ ФРИДОВСКІЙ**, **Алексѣй ЯГОЛКОВСКІЙ** и **Пванъ ПЕТРОВЪ**.

№ 47. 31 мая 1862.

назначаются во флотскіе экипажи: произведенные приказомъ Его Императорскаго Высочества **Генералъ-Адмирала** 22-го сего мая № 77, въ кондукторы корпуса инженеръ-механиковъ: въ 1-й, **Николай ШЕСТЕРОВЪ**, **Николай БУРАКОВЪ**, **Федоръ ТЮЛЕВЪ** и **Александръ АРХИПОВЪ**; въ 6-й: **Александръ ФЕДОРОВЪ**, **Петръ ЛИФАНТЬЕВЪ** и **Петръ СТАВИЦКІЙ**; въ 9-й: **Александръ КОНДРАТЬЕВЪ**, **Александръ БЕРЕГОВЪ** и **Иванъ ТИМОФѢЕВЪ**; въ 11-й:

Петръ ЮРЬЕВЪ, Павелъ АНТОНОВЪ, Владиміръ ЗУЕВЪ 1-й и Иванъ ЗУЕВЪ 2-й; въ 12-й: Пванъ СЕРГѢЕВЪ, Владиміръ АРМЪЕВЪ и Константинъ ВЕРЗИНЪ; въ 13-й: Николай РОГОЗИНЪ; въ 15-й: Николай ВАВИЛОВЪ; въ 18-й: Петръ САМОЙЛОВЪ; въ 26-й: Федоръ ШЛЕЙДЕРЪ и Федоръ МАТВѢЕВЪ; въ Каспійскую флотилію, Василій СТЕПАНЕНКО.

Состоящіе въ распоряженіи Гидрографическаго департамента, корпуса флотскихъ штурмановъ: прапорщикъ Павелъ АНДРУЦКІЙ, въ 13-й, и кондукторъ Петръ НАУМОВЪ, въ 25-й флот. экипажи.

переводятся: по флотскимъ экипажамъ мичманы: баронъ Отто НОЛЬКЕНЪ, изъ 6-го въ 13-й, и Іеронимъ ЗЫШЕВСКІЙ, изъ 17-го въ 15-й.

№ 48. 4 іюня 1862.

Произведенные приказомъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, отъ 22-го минувшаго мая № 77, въ кондукторы корпуса корабельныхъ инженеровъ, назначаются, для надобностей флота и судостроительныхъ работъ, состоять при портахъ: Константинъ НЕЧАЙ—при С.-Петербургскомъ; Николай ВАСИЛЬЕВЪ—при Кронштадтскомъ; Борисъ АБРАМСОНЪ—при Астраханскомъ; Сергѣй КАРНѢЕВЪ—при Николаевскомъ (Херсонск. губ.).

ГИДРОГРАФИЧЕСКАГО.

№ 31. 12 мая 1862.

Адмиралтействъ совѣтъ, журналомъ, состоявшимся 18 апрѣля сего года ст. 22475, постановилъ слѣдующее правило касательно отпуска денегъ на покупку дровъ для варенія пищи нижнимъ чинамъ, находящимся при гидрографическихъ работахъ.

1) Ежегодно предъ началомъ гидрографическихъ работъ, назначать изъ Коммисаріатскаго департамента, по требованіямъ начальниковъ гидрографическихъ работъ въ Балтійскомъ морѣ и въ Ладожскомъ озерѣ, на покупку дровъ для варенія пищи нижнимъ чинамъ, состоящимъ собственнно въ промѣрныхъ береговыхъ командахъ, примѣрно по 70 коп. сер. на каждаго человека.

2) Деньги эти отпускать изъ Коммисаріатскаго департамента подъ росписку командировъ тѣхъ судовъ, при конхъ промѣрныя партіи означенныхъ экспедицій числятся для довольствія.

Таковое постановленіе Адмиралтействъ-совѣта Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству для надлежащаго руководства.

КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНАГО.

№ 10. 25 мая 1862.

Разсмотрѣвъ представленіе Кораблестроительнаго департамента о порядкѣ снабженія судовъ мебелью, согласно съ заключеніемъ особой комисіи, и находя, что при неустановившемся еще взглядѣ

на счетъ судовъ, которыя должны будутъ отнынѣ составлять боевую силу флота, было бы преждевременнымъ разрѣшать вопросъ о какихъ либо постоянныхъ правилахъ относительно снабженія судовъ мебелью, Адмиралтействъ-совѣтъ, журналомъ 3 сего мая, № 2863, ст. 22512, положилъ:

1) Поручить департаменту внести на разсмотрѣнiе Адмиралтействъ-совѣта проектъ положенiя по этому предмету, когда окончательно разрѣшенъ будетъ въ главныхъ основанiяхъ вопросъ о составѣ нашихъ флотовъ, изъ судовъ современной постройки.

2) Утвердить прилагаемые при семъ *десять* образцовъ мебели.

3) Предоставить департаменту снабжать суда мебелью, по этимъ образцамъ, въ мѣрѣ дѣйствительной надобности; и

4) По неимѣнiю точныхъ правилъ относительно ремонта мебели на судахъ, нынѣ находящихся въ составѣ флотовъ, утвердить слѣдующее предположенiе департамента по этому предмету.

Предоставить дефектнымъ комиссiямъ, при освидѣтельствованiи *кораблей, фрегатовъ, пароходо-фрегатовъ, корветовъ и клиперовъ*, освидѣтельствовать также и находящуюся на этихъ судахъ мебель и при этомъ опредѣлять: требуетъ ли мебель исправленiя, и если требуетъ, то какая именно часть 10% суммы съ первоначальной стоимости мебели должна быть назначена на предстоящее исправленiе оной, съ тѣмъ, чтобы опредѣленная такимъ образомъ сумма отпускалась командирамъ судовъ вполнѣ, если они пожелаютъ принять на себя работы по исправленiю мебели; въ противномъ же случаѣ, она исправляется по распоряженiю самихъ портовъ, которые обязаны также ремонтировать, своими средствами или съ воли смотря по тому, что окажется для казны выгоднѣе, *мебель судовъ низшихъ ранговъ, а равно исключительныхъ судовъ*.

О такомъ рѣшенiи Адмиралтействъ-совѣта, Кораблестроительный департаментъ имѣетъ честь объявить по морскому вѣдомству, для свѣдѣнiя и руководства.

МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

№ 4. 2 iюня 1862.

Морской Ученый комитетъ, вслѣдствiе происшедшаго на корветѣ «Бояринъ», во время стоянки его въ Шанхаѣ, самовозгаранiя пакли, о чемъ объявлено въ отчетѣ комитета за 1861 годъ, считаетъ долгомъ обратить вниманiе гг. командировъ судовъ на этотъ случай для предупрежденiя, на будущее время, подобнаго весьма возможнаго самовозгаранiя пакли на судахъ, если она будетъ находится въ сыромъ мѣстѣ, или же будетъ пропитана жирными веществами, и даже въ томъ случаѣ, если будетъ хотя только въ одномъ мѣстѣ тронута масляными руками.

ПЕНСИИ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ.

СПИСОКЪ ЛІЦАМЪ МОРСКАГО ВѢДОМСТВА, КОИМЪ НАВНАЧЕНЫ ПЕНСИИ
СЪ 1 ЯНВАРЯ ПО 1 МАЯ 1862 ГОДА.

К о м у и м е н н о н а з н а ч е н ы	Оклады въ годъ.	Съ какого времени назначены.
<i>Пенсию уволеннымъ отъ службы:</i>		
Смотрителю Суропскихъ маяковъ, 12 класса Мирону ЛУКИНУ	49р.	к. 1 февраля 1862 г.
Маларному мастеру при Николаев- скомъ портѣ, провинціальному секре- тарю Ивану РУЛЕВУ.	49 .	21 февраля 1862 г.
<i>Чиновникамъ для усиленія средствъ Свеаборискаго порта:</i>		
Надворному совѣтнику, Федору СОБОЛЕВУ	69 .	{ 1-го апрѣля 1862 года.
Коллежскому ассесору, Дмитрію МАЛЬЦОВУ	63 .	
Титулярному совѣтнику, Ивану ЯКОВЛЕВУ	58 .	
<i>Вдовамъ:</i>		
Состоявшаго по ластовымъ экипа- жамъ штабсъ-капитана, Феклѣ Ва- сильевой ФЕДОРОВОЙ	29 .	16 октября 1861 г.
Помощника главнаго доктора по медицинской инспекціи въ Крон- штадтѣ, статскаго совѣтника, Нар- циссы Сальвадоровой БАУЕРЪ. . . .	38 . 62 .	30 января 1862 г.
Поручика состоявшаго по резерв- ному флоту и числившагося по ла- стовымъ экипажамъ, Олимпіадѣ Про- кофьевой ВОЛОСОВИЧЪ.	21 . 60 .	28 января 1862 г.
Бывшаго члена Комитета о ране- ныхъ, адмирала, Варварѣ Осиповой ЧИСТЯКОВОЙ	143 .	31 января 1862 г.
Письмоводителя конторы Калин- ковского морскаго госпиталя, кол- лежскаго секретаря, Натальѣ Ива- новой ТИХАНОВОЙ	18 . 37 .	13 фев- раля 1862 г.
дочерямъ ихъ: Екатеринѣ	6 . 12 .	
Анастасіи.	6 . 12 .	
	30 . 61 .	

Коммисара Кронштадтскаго морскаго госпиталя, коллежскаго секретаря, Надеждѣ Ивановой ПОПОВОЙ. сыну ихъ Петру.	31 р. 50 к. 10 " 50 "	1 февраля 1862 г.
	42 " "	
<i>Умершихъ въ отставку:</i>		
Капитана, Аннѣ Афонасьевой ГРАНИНОЙ.	31 " 50 "	12 декабря 1861 г.
Штабсъ-капитана, Маріи Васильевой ВОРОНИНОЙ.	20 " "	23 декабря 1861 г.
дѣтямъ ихъ: сыну Апполону.	6 " 66 1/2 "	
дочерямъ: Ольгѣ.	6 " 66 1/2 "	
Еленѣ.	6 " 66 1/2 "	
	40 " "	
Поручика, Терезіи Каземіровой КУЧИНСКОЙ	17 " 25 "	28 декабря
сыну ихъ Ивану.	5 " 75 "	1861 г.
	23 " "	
Маіора, Марьѣ Григорьевой БРОВИНОЙ.	34 " 50 "	24 января 1862 г.
Капитана, Авдотѣ Ивановой МАНДАКИ.	17 " 25 "	12 декабря 1861 г.
сыну ихъ Сергѣю.	5 " 75 "	
	23 " "	
Чиновника 13 класса, Авдотѣ Васильевой ПУЗАПОВОЙ.	29 " "	8 ноября 1861 г.
дочерямъ ихъ: Маріи.	9 " 66 "	
Александрѣ.	9 " 66 "	
	48 " 32 "	
Капитана 2 ранга, Еленѣ Федоровой ГАЛАЕВОЙ.	32 " 25 "	10 февраля 1862 г.
Штабсъ-капитана, Маріи Филипповой ПЕТРОВОЙ.	18 " 37 1/2 "	22-го декабря 1861 г.
дѣтямъ ихъ: сын.: Ксенофонту.	3 " 67 1/2 "	
Венедикту.	3 " 67 1/2 "	
дочерямъ: Прасковѣ.	3 " 67 1/2 "	
Екатериинѣ.	3 " 67 1/2 "	
Александрѣ.	3 " 67 1/2 "	
	36 " 75 "	
Статскаго совѣтника, Каролинѣ Федоровой МАТТЕНСЪ.	42 " 88 "	29 октября 1861 г.
Дочери умершаго въ отставку капитана, дѣвицѣ Елизаветѣ КУЛА-		

Примѣчаніе. Вдовѣ статскаго совѣтника Маттенсъ пенсія была назначена съ 10 ноября 1861 г., но такъ какъ по удостовѣренію канцеляріи генералъ-губернатора Великаго княжества Финляндскаго, ст. сов. Маттенсъ умеръ не 10 ноября, а 29 октября того года, поэтому и пенсія назначена ей со дня смерти мужа.

КОВОЙ 13 л., воспитывающейся въ Патріотическомъ институтѣ, на счетъ благотворительнаго капитала отъ частныхъ лицъ	21 р. 60 к.	21 ноября 1861 г.
Единовременныя пособія: состоящихъ по резервному флоту: Вдовѣ подпоручика корпуса штур- мановъ Марѣ Михайловой ИГНАТЬ- ЕВОЙ		
дочерямъ ихъ: Еленѣ . . Варварѣ . . Надеждѣ . .	} 73 р. 50 к.	—
Вдовѣ прапорщика корпуса мор- ской артиллеріи, Аннѣ Семеновъ ИВАНОВОЙ		
дочери ихъ Маріи . .	} 69 р. .	—

ПРЕКРАЩЕНА ПЕНСИЯ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ МОРСКАГО ВѢДОМСТВА

Вдовѣ титулярнаго совѣтника Марѣ Мироновой ФЕДОРОВОЙ,
умершей 13 августа 1861 года, со дня смерти.

ПРИБАВЛЕНІЯ

къ отдѣлу Распоряженія Правительства.

I.

По случаю назначенія Его Императорскаго Высочества Государя Великаго Князя Константина Николаевича Намѣстникомъ Его Императорскаго Величества въ Царствѣ Польскомъ, Государь Императоръ, 22 мая сего года, Высочайше повелѣть соизволилъ: Управляющему Министерствомъ Народнаго Просвѣщенія, статсъ-секретарю, тайному совѣтнику Головинну быть, вмѣсто Его Высочества и на тѣхъ же основаніяхъ, предсѣдателемъ Высочайше учрежденнаго Комитета, для принятія мѣръ по устройству въ Палестинѣ русскихъ богоугодныхъ заведеній для православныхъ поклонниковъ.

II.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу Его Императорскаго Высочества, председателя Палестинскаго Комитета и во вниманіе къ засвидѣтельствуванію статсъ-секретаря Мансурова о трудахъ нижепоименованныхъ лицъ, по дѣлу о производимыхъ въ Іерусалимѣ постройкахъ, и за службу въ находящемся тамъ госпиталѣ, Всемилоствѣйше пожаловать имъ изволилъ 12 марта сего года слѣдующія награды:

1) Состоящему по Морскому министерству, академику, коллежскому ассесору Мартыну Эппингеру—орденъ Св. Станислава 2 степени и, кромѣ сего, Высочайше разрѣшено произвести его, за выслугу лѣтъ, въ надворные совѣтники, со старшинствомъ со дня выслуги, опредѣленнаго закономъ 4-хъ лѣтняго срока.

2) Состоящему по Морскому министерству, архитектору, коллежскому регистратору Василию Дорогулину — орденъ Св. Станислава 3 степени.

3) Служащему въ Іерусалимскомъ Комитетѣ въ должности писмоводителя, отставному подпоручику Виленскаго пѣхотнаго полка Петру Левитову—орденъ Св. Станислава 3 степени.

4) Занимавшемуся дѣлами Комитета въ продолженіе трехъ лѣтъ, отставному прапорщику полевой артиллеріи Аполлону Кривошеину—орденъ Св. Станислава 3 степени.

5) Находящемуся при постройкахъ въ Іерусалимѣ, временно-обязанному крестьянину имѣнія князя Воронцова Сафону Сальникову—серебряную медаль, съ надписью «за усердіе», для ношенія на груди, на станиславской лентѣ.

6) Дочери надворнаго совѣтника Голикова, исполняющей съ 1858 года обязанность смотрительницы при нашемъ госпиталѣ въ Іерусалимѣ—золотые часы изъ Кабинета, на счетъ суммъ Іерусалимскаго Комитета (отъ 150 до 200 руб.).

и 7) Пяти помощницамъ ея: Прасковѣ Пруцковой—вдовѣ служившаго въ Финляндскомъ драгунскомъ полку младшаго вахмистра; Марѣ Громовой—обывательницѣ Московской губерніи, Богородицкаго уѣзда, деревни Успенской; Ѳеклѣ Безпаловой—Таврической губерніи, бердянской мѣщанкѣ; Аннѣ Спдоркиной—Таврической губерніи, бердянской мѣщанкѣ, и Екатеринѣ Салуяновой—Новгородской губерніи, бѣлозерской мѣщанкѣ,—всѣмъ серебряныя медали, съ надписью «за усердіе», для ношенія на груди, на станиславскихъ лентахъ.

(Сообщено).

II

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ

ОБЗОРЪ ПЛАВАНІЯ ПРАКТИЧЕСКОЙ ЭСКАДРЫ ВИШТОВЫХЪ ЛОДОКЪ БАЛТИЙСКАГО ФЛОТА

ВЪ КАМПАНИИ 1861 ГОДА

ПОДЪ НАЧАЛЬСТВОМЪ СВИТЫ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА КОНТРЪ-АДМИРАЛА БУТАКОВА.

Составъ эскадры. Порученная мнѣ эскадра 40 виштовыхъ лодокъ, находившихся для зимовки частью въ С.-Петербургѣ и частью въ Гельсингфорсѣ, была подраздѣлена на два отряда, состоявшіе подъ начальствомъ капитановъ 1-го ранга Керна и Бессарабскаго. Флагъ мой, по временамъ переносимый на разныя лодки, преимущественно находился на пароходо-фрегатѣ «Грозящій». Начальники отрядовъ имѣли брейдъ-вымпелы на пароходахъ «Курьеръ» и «Нева».

По волѣ Его Императорскаго Высочества Государя Великаго Князя Генераль-Адмирала, 1-й отрядъ имѣлъ кормовые флаги 1 дивизіи, 2 отрядъ—третьей. Сверхъ того, колонны отличались цвѣтомъ трубъ: одна имѣла ихъ черными, другая—бѣлыми, третья—бѣлыми съ чернымъ вдоль, а четвертая—поперекъ.

Пароходу «Грозящій» приказано было имѣть кормовой флагъ съ воспичеями, подобно тому, какъ на шкерной флотиліи со временъ Петра Великаго имѣлись флаги этого покрова.

Изготовление къ походу и начатіе кампаніи. По приводѣ изъ Петербурга, всѣ лодки были осмотрѣны въ докахъ Кронштадтскаго порта, изъ коихъ корабельный гидравлическій и петровский, вмѣщали разомъ по 6-ти лодокъ (*). Къ плоскодоннымъ лодкамъ были придѣланы въ то же время фалшкили и по мѣрѣ спуска на воду и изготовленія механизмовъ, лодки начинали пробу машинъ и затѣмъ—кампанію.

Не могу достаточно нахвалиться усерднымъ содѣйствіемъ кронштадтскаго портового начальства, всѣми мѣрами облегчавшаго изготовленіе разомъ къ походу такого множества судовъ (27 винтовыхъ лодокъ и двухъ пароходовъ).

13 лодокъ въ то же время изготовлялись въ Гельсингфорсѣ и начали кампанію 1-го іюня.

Изъ кронштадтскихъ лодокъ первая начала кампанію 1-го іюня а послѣднія три 28-го іюня. Въ плаваніе отправились: первыя лодки 20-го іюня, послѣднія 2-го іюля.

Окончена кампанія 21-го августа.

Девіація. Благодаря устройству капитанъ-лейтенанта Бѣлавенца на стѣнкѣ Кронштадтской гавани знаковъ, всѣ лодки одновременно съ пробкою машинъ и опредѣленіемъ циркуляціи (**) могли составить таблицы девіацій своихъ компасовъ, что особенно важно для этого рода судовъ, ибо на нѣкоторыхъ румбахъ девіація у нихъ оказалась не менѣе 37°.

Программа плаванія. Плаваніе эскадра имѣла отъ Кронштадта до Або и обратно, посѣтивъ Біоркэ, Транзундъ, Выборгъ (и изъ него на одной лодкѣ Саймаское озеро до города Вильманстранда), Пютерлакскій заливъ, Питкопасскій и Пукіонъ-Сарискій рейды, Фридрихсгамъ, Роченсальмъ, Ловизу, Борго, Гельсингфорсъ, Порккалауддъ, Тверминне, Экнесъ, Гангеуддъ и Або. Сверхъ того, осмотрѣны на пространствѣ между Транзундомъ и Питкопасомъ два залива.

Здоровье командъ. Не стану хвалиться, какъ въ прошломъ году, тѣмъ, что здоровье командъ на флотилии было вполне удовлетворительное. Иначе и быть не могло, по самому роду плаванія и судовъ, при вниманіи командировъ и медиковъ. Только въ концѣ кампаніи, когда начались ненастные погоды, стали чаще появляться простудныя болѣзни, ибо команды не могли находить подъ тентами сухаго убѣжища отъ проливныхъ дождей, не смотря на всѣ при-

(*) Въ послѣднемъ, если нѣтъ въ немъ другихъ судовъ, могутъ помѣщаться на среднихъ блокахъ 8 лодокъ, а если дѣлать особые блоки, собственно для лодокъ, то 16.

(**) Въ концѣ этого отчета приложена таблица циркуляціи лодокъ.

способленія командировъ устраивать подмостки изъ люковъ и накрывать тенты парусами сверху и спереди и ограждать ихъ колючими чахлами съ боковъ.

Процентное содержаніе больныхъ въ здоровой командѣ, было на всей эскадрѣ, за всю кампанію, какъ 1:7,36.

Изъ этого:						Въ июлѣ.	Въ августѣ	За всю кампанію.
На 10 лодкахъ, правой колонны, 1 отряда, 5 эк.						1:36,06	1:19,05	1:8,55
»	»	лѣвой	»	1	6 »	1:36,27	1:57	1:22,16
»	»	правой	»	2	2 »	1:12,31	1:15,15	1:6,14
»	»	лѣвой	»	2	3 »	1:10,47	1:20,78	1:5,48
Пароходѣ «Грозный»						1:11,24	1:15,61	1:4,39
» «Курьеръ»						1:25,33	1:19	1:10,85
» «Невка»						1:33	не было.	1:33

Изъ числа 2016 челов. команды на всей флотиліи, случаевъ смерти было во всю кампанію только два, оба отъ апоплексическаго удара на берегу въ Гельсингфорсѣ. Серьезныхъ ушибовъ и ранъ было также два лишь случая, изъ коихъ одинъ также на берегу въ Гельсингфорсѣ, а другой на лодкѣ «Бурунь» при отдачѣ якоря. Обо всѣхъ ихъ произведены слѣдствія (*).

Ремонтныя деньги. Изъ 3000 руб. сер., отпущенныхъ на ремонтъ лодокъ и механизмовъ, въ теченіе кампаніи издержано только 339 р. 9 к., благодаря усердію механиковъ и машинистовъ, и стараніямъ свеаборгскаго портового начальства удовлетворять потребностямъ флотиліи небольшими средствами порта.

Уголь. Угля разрѣшено сжечь на лодкахъ 150 т. пудовъ, и такъ какъ это количество было израсходовано менѣе чѣмъ въ два мѣся-

(*) Къ предмету о здоровьи можно замѣтить, что въ кампанію настоящаго года встрѣтилось относительно солонины большое неудобство, могущее имѣть вредное вліяніе, но въ то же время легко устраняемое. Дѣло въ томъ, что боченки съ солониною, отпускаемые на лодки, слишкомъ велики для числа команды. Необходимо бы отпускать боченки только самаго малаго размѣра, а именно въ 1 пудъ. Тогда не только мясо, неиздержанное въ тотъ же день, не можетъ успѣть испортиться, но въ особенности, если одинъ боченокъ и окажется негоднымъ, то будутъ оставаться еще другіе для продовольствія; теперь же, при большихъ боченкахъ въ 4 пуда, если въ одномъ мясо окажется испорченнымъ, лодка можетъ остаться долго совсѣмъ безъ солонины.

ца, не смотря на большую бережливость, то дѣлается очевиднымъ, что для болѣе продолжительной кампаніи, этого количества не можетъ быть достаточно, чтобъ плаваніе достигало вполне цѣли, ибо, не имѣя подъемныхъ винтовъ, лодкамъ затруднительно дѣлать переходы подъ парусами (*).

Выходъ изъ Кронштадта. Дабы не терять особенно драгоценнаго при здѣшнемъ короткомъ лѣтѣ времени, я отправлялъ лодки по мѣрѣ готовности въ шкеры небольшими группами, лишь бы раньше начали упражняться, съ тѣмъ, что съ Гельсингфорса начнется правильное плаваніе организованными отрядами. Группы эти состояли подъ начальствомъ отрядныхъ начальниковъ, капитановъ 1-го ранга Керна и Бессарабскаго, и начальниковъ колоннъ, капитанъ-лейтенантовъ Крузенштерна и Попова. Такъ какъ пополнять запасы угля мы могли только въ Гельсингфорсѣ, то чтобъ сберечь лодкамъ топливо для осмотра возможно-большаго числа достопримѣчательныхъ въ шкерахъ пунктовъ, между Біорк-э и Гельсингфорсомъ,—я распорядился, чтобъ онѣ, уходя съ восточнаго Кронштадтскаго рейда попарно на буксирѣ другъ-друга, поступали потомъ, на большомъ рейдѣ, на буксиръ къ пароходу «Грозящій», который отводилъ ихъ въ шкеры чрезъ Біоркскій проливъ. Такимъ образомъ въ нѣсколько рейсовъ всѣ лодки были отведены на значительное разстояніе съ большою экономіею не только для нихъ, но и въ абсолютномъ смыслѣ, ибо, ведя, напримѣръ, на буксирѣ со скоростью 3 узловъ 12 лодокъ разомъ, какъ случилось идти группѣ капитанъ-лейтенанта Коростовца и нѣсколькимъ лодкамъ 1-го отряда, «Грозящій» сжигалъ несравненно менѣе топлива, нежели употребляли бы 6 лодокъ, буксируя другія шесть, и именно столько, что экономія отъ этого было достаточно ему для возвратной путины за другими лодками.

Вообще, однакожъ, въ теченіе кампаніи, мы невольно пришли къ убѣжденію, что буксировка лодокъ однихъ другими, въ рѣдкихъ толь-

(*) Собственно лодками издержано угля	127 766 п.
Пароходами «Грозящій», «Курьеръ» и «Невка» израсходовано	33 230 »

160 996 »

Изъ этого числа лодками издержано: на пробы машинъ передъ компан. 6 131 п.	
для опредѣленія девиаціи, около	3 600 »
— перевозки десанта въ Ораніембаумъ	544 »
— дежурства при корабельной эскадрѣ въ	
Свеаборгѣ	358 »
Лодкою «Иней», посланною изъ Гельсингфорса	
въ Выборгъ по особому повелѣнію	864 »

Всего на побочные расходы . 11497 п.

ко случаяхъ, была выгоднѣе относительно расхода угля, чѣмъ плаваніе ихъ въ одиночку.

Важность изученія шхеръ. Когда всѣ группы лодокъ соединились на Свеаборгскомъ рейдѣ, я успѣшилъ изъяснить мой взглядъ на наше плаваніе слѣдующимъ приказомъ:

«Въ прошедшую войну насъ упрекали, что будто бы въ Черномъ морѣ мы не знали о существованіи прекрасной гавани, въ Балаклавѣ, — упрекъ несправедливый, насколько онъ относился къ *морякамъ*. Не мнѣ одному случалось бывать въ ней, да еще на парусныхъ судахъ, а частная карта ея отпускалась на всѣ суда. Не употребляли же мы эту гавань, или пользовались ею очень рѣдко, по той простой причинѣ, что она находится подлѣ такой бухты, какъ Севастопольская. По той же причинѣ, балаклавская бухта послѣ войны опять пустуетъ.

«Другой упрекъ тяготѣлъ на насъ за финляндскія шхеры: утверждали, что англичане ходятъ по нимъ такими фарватерами, гдѣ мы не смѣли никогда показываться, и очень логически выводили изъ ихъ появленій то заключеніе, что англичане лучше насъ знали *наши* воды. При этомъ, однакожъ, не брали въ расчетъ того, что въ военное время позволяется рисковать не только какими нибудь фалшклемъ, но и цѣлыми флотами, ибо безъ риска не можетъ быть войны. Съ другой стороны, *непріятель* можетъ заставлять силою или деньгами провести себя тамъ, гдѣ *своимъ* не приходится прибѣгать въ такимъ всемогущимъ мѣрамъ.

«Тѣмъ не менѣе малое знакомство наше съ шхернымъ плаваніемъ есть фактъ, точно также какъ фактъ и то, что до войны у насъ было мало парокhodовъ, а вѣдь англичане не съ парусными же судами ходили въ финляндскія шхеры!

«Я сказалъ, что въ военное время рискъ есть необходимости. Прибавлю, что въ мирное время пужно *выучиться рисковать*, чтобы въ военное время *умѣть рисковать*, т. е. получить увѣренность и крѣпость нервовъ.

«На пятый годъ послѣ войны мнѣ представился случай *замануть* въ шхеры съ линейными кораблями, чего англичане не дѣлали, но что русскіе флоты дѣлывали нерѣдко полстолятія тому, и конечно съ парусными судами. Попытка моя была совершенно удачная, — ни одинъ фалшкиль даже не коснулся тѣхъ мириадъ подводныхъ камней, которые, будто бы, грозятъ пробить дно на *каждомъ шагу*.

«Въ это же время были посланы, по волѣ Государа Великаго Князя Генераль-Адмирала, изъ Гельсингфорса шесть канонерскихъ лодокъ — изучать окрестныя шхеры съ ихъ извилистыми и узкими фарватерами. Результатомъ была карта съ множествомъ новыхъ

фарватеровъ на ней, между Гельсингфорсомъ и Ловизою, и тотъ фактъ, что командиры тѣхъ лодокъ могутъ теперь, — по свѣдѣніямъ, полученнымъ г-мъ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, — плавать не только казенными фарватерами, но и новыми, безъ *лоцмановъ*.

«Пройти по возможности эту науку шкеръ, старую какъ мірозданіе, но *невывученную* до сихъ поръ, и которая такъ долго лежала передъ нами раскрытою, но не початою, предстоитъ намъ въ плаваніи настоящаго года.

«Времени у насъ *меньше*, чѣмъ имѣли офицеры, посланные изъ Гельсингфорса въ прошломъ году, а программа наша обширнѣе, потому что обнимаетъ не только ближайшія окрестности Гельсингфорса, но всѣ шкеры отъ Біорк-э до Або. Притомъ насъ 40 лодокъ, а тѣхъ было 6, слѣдовательно выучиться этой древней наукѣ нужно у насъ гораздо большому числу лицъ.

Всего разомъ, однакожъ, не сдѣлаешь, а потому отъ насъ и не требуютъ всего разомъ.

«Въ этомъ году мы должны *естъ* только *ознакомиться* со всѣмъ этимъ протяженіемъ шкеръ, и затѣмъ, на сколько успѣемъ, изучить въ подробности фарватеры нѣкоторыхъ болѣе важныхъ пунктовъ.

«Вмѣстѣ съ тѣмъ, намъ предстоитъ ознакомиться съ шкерами и въ стратегическомъ отношеніи, ибо умѣть плавать шкерами не есть *цѣль*, а только *средство*. Намъ нужно замѣтить: гдѣ и какимъ способомъ удобнѣе преграждать непріятелю входъ въ шкеры или запереть его въ нихъ; какія позиціи легче защищать отъ нападеній непріятеля, и какъ именно дѣлать это.

«Въ этомъ отношеніи мы имѣемъ преимущество надъ офицерами, изучавшими шкеры въ прошломъ году: насъ больше, и слѣдовательно, чего не замѣтитъ одинъ, то бросится въ глаза другому; къ чему у одного больше расположенія, тотъ тѣмъ и займется преимущественно, — въ то время, какъ другой съ охотою выникнетъ въ предметъ болѣе ему по характеру. Отъ *каждаго*, однакожъ, командира лодки и кондуктора или офицера корпуса штурмановъ, служащихъ на флотиліи, также какъ, естественно, отъ гг. начальниковъ во флотиліи, я *требую* къ концу кампаніи подробныя замѣчанія относительно пройденныхъ ими шкеръ, въ гидрографическомъ и стратегическомъ отношеніяхъ, которыя буду просить высшее начальство напечатать для назиданія будущихъ дѣятелей на этомъ поприщѣ.

«Сверхъ сказаннаго, намъ нужно научиться для будущей, вѣроятно желѣзной, шкерной флотиліи, быть не сталомъ, наскоро согнаннымъ, а строюю силою, толково, а потому и легко, передви-

гающеюся съ мѣста на мѣсто на основаніи современной науки, и внушающею къ себѣ уваженіе порядкомъ и быстротою своихъ дѣйствій. Это тѣмъ нужнѣе, чѣмъ число наше больше.

«Насколько мы подвинемся въ настоящую кампанію въ этихъ древней и современной наукахъ, настолько мы приблизимся къ славнымъ для флага нашего въ этихъ водахъ, временамъ Петра и Екатерины.

«Наша теперешняя винтовая флотилія, созданная съ поражающею быстротою посредствомъ двухъ сильныхъ рычаговъ: Петровской энергии и русской смѣтливости; выстроенная, можно сказать, руками дровосѣковъ и кострюльныхъ мастеровъ, изъ которыхъ первые превратились въ судостроителей, а вторые въ инженеръ-механиковъ; построенная въ ожиданіи продолженія войны, для того собственно времени, въ которое ее создали,—не имѣла случая показать тогда же на что способенъ русскій человѣкъ, когда онъ вооруженъ не хуже своихъ противниковъ.

«Теперь же настало время преобладанія желѣза, и нѣтъ сомнѣнія, что Россія должна вскорѣ опять создать винтовую флотилію, но уже желѣзную. Мы отправлены теперь въ шкеры для того, чтобъ умѣть дѣйствовать этою будущею флотиліею.

«Нѣсколько отрывковъ изъ начатаго мною сочиненія касательно основаній, на которыхъ должны производиться вращенія винтовыхъ судовъ и построенія паровыхъ эскадръ, напечатаны наскоро и съ многими пропусками, собственно съ тою цѣлю, чтобъ *начать* безотлагательно подготавливаться къ этому дѣлу, столь же новому, какъ паровыя эскадры, если не болѣе еще новому, нежели послѣднія.

«Въ этихъ отрывкахъ изъ *азбуки для пароходной тактики* гг. командиры найдутъ много мыслей, много матеріала, далеко не вполне разработаннаго, но который и въ настоящемъ своемъ видѣ во многихъ случаяхъ примѣнимъ къ дѣлу.

«Прошу лишь объ одномъ: нисколько нестѣсняясь, обращаться ко мнѣ прямо съ вопросами, замѣчаніями и для разъясненій по всему что можетъ показаться неяснымъ, неправильнымъ, или неудобопримѣнимымъ въ томъ, что изложено въ этихъ неполныхъ отрывкахъ.»

«Изчисливъ затѣмъ, въ чемъ именно заключается исправный видъ военного судна, я старался поощрить командировъ къ бойкому управленію лодками, выставивъ въ слѣдующихъ словахъ тѣ случаи такого управленія, которые уже успѣли обратить на себя вниманіе мое:

«Я радуюсь, когда напрімѣръ лейтенантъ Кноррингъ, не имѣя ходу на лодкѣ «Домовой», кладетъ руль на бортъ и потомъ пускаетъ машину постепенно, но скоро, во весь ходъ, не боясь того, что

по направленію носа лодки стоитъ въ близкомъ разстояніи большое купеческое судно, ибо вижу въ этомъ вѣрный глазъ, хладнокровный и правильный расчетъ, вниманіе къ качествамъ «Домоваго». Мнѣ отраднo вспомнить, какъ онъ полнымъ ходомъ, въ тѣснотѣ, кладетъ руль на бортъ или съ борта на бортъ, *ни разу не перемѣняя своихъ приказаній!*

«Мнѣ весело видѣть какъ «Осетръ» пышетъ паромъ изъ всѣхъ ноздрей, идя для полученія приказаній, и какъ командиръ этой лодки, лейтенантъ Римскій-Корсаковъ, исполняетъ сигналъ *приблизиться* такъ хорошо, что, не смотря на шумъ машинъ двухъ лодокъ, можно внятно и явственно переговорить съ нимъ!

«Необходимо помнить, однакожъ, что вся *наша* служба основана на *чуть-чуть*: чуть-чуть въ одну сторону—такъ скажутъ молодецъ, а чуть-чуть въ другую.....? слѣпецъ! Разстояніе между этими крайностями всего какихъ нибудь полфута, которые и нужно найдти. *Можно же* найдти ихъ только постояннымъ внимательнымъ изученіемъ.»

Управление машинами лодокъ. Такъ какъ на лодки были назначены механики, машинисты и кочегары отовсюду, гдѣ можно было набрать ихъ разомъ на такое большое количество машинъ, и такъ какъ поэтому многіе поступили съ линейныхъ кораблей и другихъ судовъ, вѣпешедшихъ въ походъ, и слѣдовательно, отъ машинъ *низкаго* давленія, тогда какъ на всѣхъ лодкахъ онѣ высокаго давленія,—то естественно, что вначалѣ для всѣхъ ихъ, за весьма небольшимъ исключеніемъ, машины и котлы лодокъ были совершенною *terra incognita*, и имъ приходилось начинать съ азбуки (*). Отъ этого происходило: что на однихъ совсѣмъ не умѣли поднять паръ и приписывали это несовершенству котловъ, убѣждаясь, что вѣрно они были построены не подъ уголь, а для дровъ, тогда какъ оказалось, что накачивали въ нихъ слишкомъ много воды; на другихъ не могли поддерживать паръ въ надлежащей степени, и говорили, что котлы имѣютъ слишкомъ малое паровое пространство; на третьихъ не умѣли справиться съ уровнемъ воды въ котлахъ и часто упускали ее до опаснаго пониженія, отчего приходилось выгребать весь уголь изъ печей, и жаловались на неудовлетворительность питательныхъ помпъ. Словомъ, всѣмъ почти казалось, что устройство котловъ самое неудовлетворительное и что съ ними будетъ мало толку.

(*) На всѣ лодки была роздана перепечатанная вновь съ составленной при первомъ плаваніи лодокъ, *краткая инструкция* для управленія машинами, что было особенно полезно, ибо большинству лицъ, которымъ приходилось дѣйствовать машинами и управлять ихъ котлами высокаго давленія, предметъ былъ совершенно новъ.

Машины точно также оказывались во многих случаях совершенно непослушными: не хотѣли останавливаться, когда отъ нихъ этого требовали; не хотѣли идти заднимъ ходомъ, когда въ этомъ оказывалась надобность; или слишкомъ долго задумывались: пойдти или не пойдти заднимъ ходомъ. Отряднымъ механикамъ было очень много хлопотъ. Имъ безпрестанно приходилось пересаживаться съ лодки на лодку, и иногда рѣшать вопросы цѣлыми коммисіями. Къ чести ихъ, т. е. гг. подпоручика Трапезникова и прапорщика Толузакова, а также вольнаго механика г. Буля, въ колоннахъ перваго отряда, и подпоручиковъ Горбунова 1-го и Герасимова 1-го во второмъ, всѣ эти недостатки, отчасти минимые, отчасти дѣйствительно существовавшіе, были очень скоро устранены; многіе котлы и машины оказались *превосходными*, а съ тѣми, которыхъ система дѣйствительно нѣтакъ удовлетворительна, нашлось возможнымъ управляться весьма порядочно.

Все это очень естественно въ новомъ дѣлѣ; никого нельзя винить въ этомъ и можно только радоваться, что кампанія настоящаго года доставила столь неоцѣненную практику такому множеству усердныхъ и полезныхъ лицъ (*).

Управление лодками. Самыя лодки, подобнымъ образомъ, не слушались руля; не шли подъ вѣтеръ, а ужъ при заднемъ ходѣ совсѣмъ выходили изъ всякаго повиновенія. Паруса на нихъ были худо сшиты, снасти или толсты или тонки, или же коротки, такъ что ими нельзя было ставить парусовъ менѣе чѣмъ въ 17 минутъ.

Въ срединѣ кампаніи, однакожъ, многія лодки могли *лагировать*, а для того, чтобъ изъ 17 минутъ перейти въ 2 для постановки парусовъ, достаточно было двухъ дней, въ которые ихъ ставили или убрали на всѣхъ разомъ по сигналу. Четыремъ, а иногда и 6-ти лодкамъ, которыя исполняютъ работу первыми, дѣялся сигналъ *изъявляю удовольствіе*, а съ четырехъ, оставшихся послѣдними, командиры требовались сигналомъ на флагманскій пароходъ для объясненія причинъ медленности и полученія наставленій чѣмъ именно ее устранить.

Относительно же *заднего хода* командиры лодокъ скоро убѣдились, что руль при этомъ не имѣетъ почти никакого значенія, и что лодка катится не столько *носомъ подъ вѣтеръ*, сколько *кормомъ въ*

(*) Чрезвычайно полезно также было плаваніе настоящаго года для *воспитанниковъ* Штурманскаго и Инженернаго училищъ, которые при всякомъ случаѣ посмѣлись знакомиться съ предметамъ, до нихъ касающимся.

ту сторону, куда вертится винтъ, такъ что и при переднемъ ходѣ, вращаясь въ одну сторону, она лучше слушается руля, нежели въ другую, ибо въ одну винтъ помогаетъ рулю, а въ другую противо-дѣйствуетъ ему. Такъ какъ, однакожъ, на однѣхъ лодкахъ машины вертятся при заднемъ ходѣ *вправо*, а на другихъ *влево*, то вначалѣ, пока на это не было обращено вниманія, замѣчанія однихъ командировъ, относительно того, куда катится носъ при заднемъ ходѣ, не могли быть полезны другимъ и только сбивали соображенія.

Когда же все это поняли, когда перестали требовать отъ своихъ судовъ того, чего они не могутъ дать, а примѣнили къ дѣлу то, что можетъ быть названо недостатками винтовыхъ судовъ этого разряда, тогда и управленіе лодками сдѣлалось весьма легкимъ.

Что касается пароходо-фрегата «Грозящій», на которомъ я имѣлъ флагъ въ настоящую кампанію, то я не рѣдко заводилъ его въ такія мѣста и узкости, гдѣ суда этого ранга, безъ сомнѣнія, не ходили прежде. Не смотря на это, онъ *ни разу* не коснулся никакой мели, что не могу не приписать особенному попеченію командира его, капитана 2-го ранга Франка, неутомимо заботившагося о благополучіи плаваній.

Плаваніе безъ лоцмановъ. Пройдя шкерами до Або съ лоцманами, можно было на столько уже положиться на наблюдательность и расторопность офицеровъ, служащихъ на лодкахъ, чтобъ обратный путь совершать, *имѣя по одному лоцману на 10 лодокъ*.

Къ чести служащихъ на эскадрѣ надлежитъ отнести, что весь обратный путь до Гельсингфорса былъ совершенъ такимъ образомъ совершенно благополучно и безъ всякихъ непріятныхъ случайностей, не смотря на то, что шли преимущественно *тѣми фарватерами*, которыми еще не проходили при слѣдованіи къ западу.

Не могу умолчать здѣсь о томъ удовольствіи, которое доставили мнѣ отряды лодокъ, входя вторично на Свеаборгскій рейдъ. Въ первый разъ они сбились сюда отдѣльными частями, и только нѣкоторые рѣшились войти самымъ труднымъ (Эстне-зундскимъ) проходомъ. Второй же разъ, идя отъ запада, каждый отрядъ вошелъ на рейдъ въ двѣ колонны, идя рядомъ попарно Густавсвердскимъ входомъ. Первый отрядъ, подъ начальствомъ капитана 1 ранга Керна, входя на рейдъ, поставилъ всѣ паруса и при свѣжѣмъ боковомъ вѣтрѣ пролетѣлъ къ своему якорному мѣсту двумя красными вереницами, обрѣзая корму флагманскаго парохода «Грозящій», на которомъ играла въ это время музыка. Второй отрядъ пронесся подъ всѣми парами передъ носомъ парохода и всталъ на якорь двумя правильными линіями.

Уже мы организовались въ стройную эскадру!

Что касается прогулокъ изъ Гельсингфорса въ море для упражненій въ построеніяхъ, то отряды постоянно выходили густавсвердскимъ фарватеромъ за Грохару *безъ лоцмановъ*, попарно, рядомъ, въ двѣ колонны,—чего вѣрно *никогда* не дѣлалось здѣсь. Сначала и намъ это казалось довольно рискованъ, но приглядѣлись и свѣдѣлись очень скоро.

10 лодокъ даже безбоязненно маневрировали на рейдѣ 3-го августа (*).

Лонгернскимъ проходомъ обыкновенно ходили лодки на стрѣльбу и возвращались съ нея, буксируя одна другую, а въ одиночку не одной случалось идти безъ лоцмановъ Ункъ-зундскимъ тѣснымъ проливомъ, подъ брызгами всплесковъ моря о скалы.

Эстне-зундскимъ проходомъ я посылалъ проходить нѣсколько разъ всѣхъ командировъ и штурмановъ, и хотя въ первый разъ двѣ лодки, плававшія въ прошломъ году, встали на мель по обѣ стороны пролива, онѣ были посланы на другой день и чрезъ мѣсяць опять проходить имъ взадъ и впередъ по нѣскольку разъ, что исполняли совершенно успѣшно.

Вообще подобныя посылки многихъ на одной или двухъ лодкахъ дѣлались очень часто въ продолженіе кампаніи, дабы съ меньшимъ расходомъ угля достигнуть наибольшихъ результатовъ.

Палуба въ цѣль. По прибытіи вторично въ Гельсингфорсъ флагъ-капитанъ мой, капитанъ-лейтенантъ Цилкицъ 2-й, немедленно составилъ подробное распределеніе лодокъ для того, чтобы одновременно нагрузиться углемъ, налиться водою, принять провизію и стрѣлять въ цѣль.

Погода способствовала этимъ работамъ и занятіямъ, и между тѣмъ какъ 6 лодокъ грузились углемъ, четыре отправлялись подъ вѣдѣніемъ подполковника Пестича, утромъ и другія четыре послѣ обѣда, буксируя другъ друга по-парно, стрѣлять на ходу въ 4 щита, поставленные на взморьѣ. Остальныя въ то же время наливались водою и принимали провизію. Каждая изъ 4 колоннъ эскадры имѣла *свой* щитъ и въ числѣ каждаго очередныхъ четырехъ лодокъ было по одной изъ каждой колонны. Такимъ образомъ старшіе артиллерійскіе офицеры каждой колонны присутствовали при палбѣ комендоровъ *своей* колонны, обучавшихся во время плаваній подъ *ихъ* надзоромъ. По окончаніи палбы одна лодка вводила двѣ другія назадъ, а четвертая оставалась съ людьми, исправлявшими щиты

(*) Упраженія въ построеніяхъ лодокъ, какъ и вообще плаваніе настоящаго года, дали мнѣ нѣсколько новыхъ идей относительно потребностей шхерной тактики, которыми я дополню сочиненную мною *азбуку для парусодной тактики*.

для слѣдующихъ очередныхъ лодокъ, и по исправленіи возвращалась на рейдъ.

Каждый изъ комендоровъ выпалилъ по 4 ядра и одной гранатѣ, и пальбу съ лодокъ пришлось испытать при многоразличныхъ обстоятельствахъ погоды и направленія вѣтра: инымъ лодкамъ доставался штиль, другимъ боковой вѣтеръ, или попутный, или противный; нѣкоторымъ пришлось стрѣлять при значительной зыби, такъ что неловко сдѣланный выстрѣлъ пускалъ ядро въ воду въ нѣсколькихъ саженьяхъ отъ лодки, обрызгивая прислугу водою, а иные выстрѣлы высоко перелетали черезъ щиты. Все же процентное содержаніе попавшихъ выстрѣловъ вышло весьма удовлетворительное и вполне доказывающее какъ неопѣненно для флота учрежденіе учебнаго артиллерійскаго корабля. Именно же:

Попавшихъ выстрѣловъ:	наибольшее процентное содержаніе
было	80%
наименьшее.	20%
среднее	36%
Число стрѣлявшихъ комендоровъ	235
» сдѣланныхъ выстрѣловъ	1188

Къ сожалѣнію, при предварительныхъ артиллерійскихъ ученьяхъ оказалось, что комендоры значительно забываютъ въ экипажахъ то, чему ихъ учили на артиллерійскомъ кораблѣ, и это нельзя не приписать тому, что ихъ мало упражняютъ въ своемъ дѣлѣ послѣ выпуска съ этого корабля.

Выхи. Не только для плаванія безъ лоцмановъ, но и съ ними, нельзя назвать существующій способъ обозначенія фарватеровъ совершенно современнымъ и безукоризненнымъ. Онъ состоитъ, какъ извѣстно, главнѣйше изъ двухъ родовъ знаковъ: *юлый шестъ* или *шестъ съ юликомъ*. Послѣдній, болѣею частію, очень похожъ на первый, потому что на зеленомъ фонѣ лѣса, или противъ темнаго берега, голикъ совершенно сливается съ другими предметами и видѣнъ бываетъ только шестъ голика. Если денежные средства Финляндіи не позволяютъ дѣлать большихъ расходовъ для обозначенія фарватеровъ, то по крайней мѣрѣ необходимо бы *выкрасить шесты юлика* двумя цвѣтами поперегъ, дабы они отличались отъ собственно шестовъ. Это особенно необходимо потому, что голикъ бываетъ верѣдко сорванъ съ шеста проходящими судами. Даже утверждаютъ, и не безъ основанія, что хорошій лоцманъ никогда не привяжетъ голикъ очень крѣпко къ шесту, потому что хотя отъ этого его могутъ чаще сорвать съ шеста, но за то самый шестъ не будетъ стащенъ съ мѣста, и можетъ служить хотя сколько нибудь для обозначенія фарватера.

По прибытіи эскадры передъ концемъ кампаніи въ Выборгѣ, узнавъ, что фарватеры озера Саймы обставлены знаками и вѣхами совершенно удовлетворительно для всѣхъ надобностей судоходства, я воспользовался представившимся случаемъ ознакомиться съ этимъ предметомъ на дѣлѣ и принялъ съ великимъ удовольствіемъ любезное приглашеніе стараго моряка нашего, нынѣ полковника въ отставкѣ, г. Бартрама, начальника описи этого озера и управляющаго лоцмейстерскою частію на немъ,—прокатиться по озеру на лоцмейстерскомъ пароходѣ до бывшей крѣпости Нишлота. Что я видѣлъ изъ описныхъ работъ Саймы, сдѣланныхъ въ короткое время помощію довѣрія, энергіи и чувства долга,—превзошло всѣ мои ожиданія. Фарватеръ же обставленъ такъ умно знаками, и притомъ самыми дешевыми, что мы неслись какъ бы по столбовой дорогѣ, и всякому незнакому не только съ мѣстностію, но и съ компасомъ, можно безошибочно плыть по пространству болѣе 470 верстъ. Судно не только всегда видитъ невооруженнымъ глазомъ ближайшій къ нему знакъ, но также уже пройденные, а равно и тѣ, которые далѣе впередъ.

Нельзя ошибиться и принять знаки одинъ за другой, потому что всѣ оставляемые въ правой рукѣ, идя къ сѣверу, выкрашены *бѣлымъ* и *чернымъ* цвѣтами, а въ лѣвой однимъ бѣлымъ. Знаки же, состоятъ изъ слѣдующихъ четырехъ главныхъ видоизмѣненій:

- 1) Куча сложенныхъ камней, выкрашенная известью;
- 2) природный отдѣльный камень, выкрашенный известью;
- 3) кругъ, четырехугольникъ или нѣсколько полосъ, выкрашенныхъ на скалѣ известью;
- 4) деревянная пирамидка изъ тонкихъ досокъ, прибитыхъ къ тремъ брускамъ, сходящимся къ вершинѣ пирамиды.

Если изъ кучи камней торчитъ шесть или какое нибудь изображеніе, разкрашенные бѣлымъ цвѣтомъ съ черными полосами; если на пирамидѣ есть черныя полосы—тогда ихъ оставляютъ въ одной сторонѣ; если же нѣтъ этихъ полосъ—въ другой. Если мѣстность не представляетъ такого пункта, на которомъ можно бы поставить напримѣръ пирамиду такъ, чтобъ се было видно какъ судну, идущему отъ сѣвера, такъ и тому, которое слѣдуетъ отъ юга, то вмѣсто одной ставятъ ихъ двѣ на томъ же островѣ или мысѣ, по одной съ каждой стороны. Подобнымъ образомъ очень часто повторяютъ на двухъ сторонахъ мыса бѣлые круги или четырехугольники.

Кромѣ этихъ знаковъ, стоящихъ на *берегу*, есть у подводныхъ камней или рифовъ *шесть*, но оставляемые въ одной сторонѣ—*со-всѣмъ бѣлые*, а другіе—*бѣлые съ чернымъ поперегъ*.

Еслибъ правительство рѣшилось провести такимъ образомъ *стол-*

боясь дороги через приморскія шкеры финляндскаго берега, что не может обойтись дорого, то можно бы было придать болѣе системы этимъ знакамъ, постановивъ на примѣръ правиломъ, чтобъ тѣ пункты, противъ которыхъ есть рифы, обозначались, положимъ, пирамидами; тѣ, гдѣ берегъ чистъ—кучками камней съ голыми шестами; гдѣ между двумя знаками надо искать отдѣльный шестъ, обозначающій банку или подводный камень—можно ставить на шестъ пирамиды или кучки горизонтальную доску, направленіемъ своимъ показывающую (какъ на столбахъ, гдѣ дороги раздвигаются), что тамъ есть камень или банка и нужно искать глазами шестъ, которымъ онъ обозначенъ.

Остальныя видоизмѣненія знаковъ можно расположить десятками по каждой дистанціи, съ тѣмъ, чтобъ они повторялись въ слѣдующей.

Имѣя такимъ образомъ столбовую дорогу чрезъ финляндскія шкеры, не трудно будетъ проводить вѣтви отъ нея въ разныя побочныя пункты, и проводить новыя столбовыя дороги. Число лопмановъ можно будетъ постепенно уменьшать, какъ это сдѣлано на Саймаскомъ озерѣ, не безъ оппозиціи, конечно, со стороны лицъ заинтересованныхъ.

О невыгодахъ для мореплаванія въ настоящей системѣ лопманскихъ правилъ въ финляндскихъ шкерахъ, препятствующей лопманамъ, вмѣсто того, чтобъ способствовать, изучать побочныя фарватеры,—я упоминалъ въ отчетѣ моемъ за плаваніе съ корабельною эскадрою въ 1860 году.

Присовокупляя здѣсь, что мнѣ кажется большою несообразностію то обстоятельство, что, давая лопмейстеру Саймаскаго озера пароходъ, для разѣздовъ по озеру, финляндское правительство не снабжаетъ начальника лопманской части Финскаго и Ботническаго заливовъ подобными средствами, которыя для столь обширнаго пространства несравненно нужнѣе.

Что касается до исправности лопмановъ и существующихъ знаковъ для обозначенія фарватеровъ, то въ этомъ отношеніи я считаю долгомъ воздать справедливую похвалу лопманской части финляндскихъ шкерь.

Гидрографія. Наши карты финляндскихъ шкерь имѣютъ весьма неудобный масштабъ. Въ другихъ отношеніяхъ онѣ, но къ сожалѣнію не всѣ, оказались такъ хороши, что двѣ лодки каждаго отряда можно было послать безъ лопмановъ пройти все пространство отъ Экнеса до Барэ-зунда *срединою шкерь*, гдѣ не только нѣтъ никакихъ опознательныхъ знаковъ, вѣхъ, голниковъ или шестовъ, но даже не обозначено фарватерной линіи на картѣ. Лопмановъ нельзя было и брать туда съ собою, потому что даже по нѣкото-

рымъ изъ назначенныхъ на картахъ фарватеровъ (*) они отказываются водить. Вышло же то, что посланные идти не по фарватеру (**) лодки, приходили къ назначенному rendezvous только двумя часами позже тѣхъ, которыя слѣдовали туда же казеннымъ фарватеромъ. Слѣдовательно, не прибѣгая къ медленному средству держать впереди себя гребное судно и идти ощупью, достаточно было для прохода невѣдомыми мѣстами — обыкновеннаго благоразумія и предосторожности, состоящихъ въ томъ, чтобы въ сомнительныхъ случаяхъ уменьшитъ ходъ.

Я сказалъ о картахъ, что къ сожалѣнію не все одинаково хорошо. Въ самомъ дѣлѣ, я испыталъ лично очень оригинальное тому доказательство. Идя отъ Экнеса къ Барэ-зунду, на лодкѣ «Копье», 24 іюля самымъ сѣвернымъ изъ обозначенныхъ на картѣ фарватеровъ, мнѣ вздумалось своротить вправо и пройти по западную сторону острова Векшера, къ южному фарватеру. Пройдя очень хорошо по указаніямъ карты узкимъ проливомъ къ плесу, соединяющемуся съ южнымъ фарватеромъ, я поворотилъ назадъ на сѣверный другимъ проходомъ, лежащимъ по восточную сторону острова Стремш-э. Всѣ камни и островки карты оказались совершенно достаточно согласными съ натурою, и я прошелъ вполне благополучно. Когда же я захотѣлъ назначить карандашемъ на картѣ пройденный мною путь, то мнѣ подали не ту самую карту, съ которою я соображался, а карту продолженія шкерь къ востоку, на которой находится островъ Векшеръ и пройденные мною проходы. Къ удивленію моему, я увидѣлъ, что на ней островки и камни не только не одинаковы съ означенными на другой картѣ, но и числомъ меньше и въ другихъ разстояніяхъ. И это случилось мнѣ встрѣтить на двухъ картахъ того же масштаба, служащихъ одна продолженіемъ другой и потому взаимно захватывающихъ другъ у друга часть шкерь!

Послѣ того, подойдя къ западному началу Барэ-зундскаго фарватера, я приказалъ лощману вести меня не этимъ фарватеромъ, а другимъ, находящимся сѣвернѣе и назначеннымъ на картѣ (***). Онъ убѣждалъ меня неидти туда, утверждая, что тамъ могутъ ходить только самыя малыя суда, такъ что я объявилъ ему, что беру всю отвѣтственность на себя и прошу его только помочь мнѣ своимъ знаніемъ мѣстныхъ примѣтъ и вида береговъ и острововъ.

(*) Но необстаивенныхъ вѣхами, потому что тамъ мало кому встрѣчается необходимость плавать.

(**) Находившіеся на этихъ лодкахъ старшіе штурмана: поручикъ Эйсмонтъ и капитанъ Сокольниковъ представили планъ плаванія своего серединою шкерь.

(***) Но не обстаивеннымъ вѣхами, по причинамъ вышесказаннымъ.

Съ большимъ страхомъ и безпрестанно бѣгая на бакъ напиться холодной воды, для успокоенія своихъ нервовъ, лоцманъ помогалъ мнѣ слѣдовать этимъ фарватеромъ; но когда я увидѣлъ, что нѣкоторыхъ надводныхъ камней на картѣ совсѣмъ нѣтъ, и что лоцманъ все болѣе и болѣе дѣлается нервознымъ, я освободилъ его отъ всякаго участія въ проводкѣ лодки и распоряжался самъ. Положеніе мое, однако, становилось безпрестанно болѣе и болѣе затруднительнымъ, потому что я видѣлъ островки и камни, которыхъ на картѣ совсѣмъ нѣтъ, и не встрѣчалъ тѣхъ, которые на нее нанесены. Наконецъ тамъ, гдѣ я правилъ, чтобы пройти между двумя *подводными* камнями, назначенными на картѣ по обѣ стороны фарватера, мнѣ встрѣтился въ среднѣй послѣдняго *надводный острый камень*, о которомъ карта совсѣмъ не предупреждала меня. Это было именно приближаясь къ меридіану лоцманской станціи у восточнаго конца Барэ-зунда, гдѣ фарватеры эти сходятся. Словомъ, камни и островки нанесены на эту карту *какъ будто зажмурысь*.

Трудно объяснить себѣ ту странную аномалію, что между тѣмъ какъ на составленіе карты *обозначеннаго* фарватера не обращено никакого вниманія, описъ *внутреннихъ* шкеръ, гдѣ какъ будто не предполагалось плавать, сдѣлана весьма тщательно на одной изъ картъ, хотя на другой не согласно съ нею!

Необходимо упомянуть здѣсь еще о томъ большомъ гидрографическомъ пробѣлѣ, который мы встрѣтили, пройдя меридіанъ Гангеудда. По нашимъ картамъ мы плавали западнѣе этого мыса легко, но когда пришлось идти по старой шведской, передѣланной съ карты 1813 года и которая втрое меньше нашего и то малаго масштаба, то мы были совершенно въ потьмахъ и въ полной зависимости отъ лоцмана, по всему пространству до самаго Або отъ Гангеудда, ибо почти нигдѣ не означены на картѣ глубины; лоцманскіе знаки не на тѣхъ мѣстахъ, гдѣ мы ожидали найти ихъ, и даже станціи лоцмановъ перенесены, какъ напримѣръ въ Юнгфру-зундѣ. Для примѣра достаточно упомянуть, что знакъ на Рюс-куббе-э, лежащемъ на половинѣ пути между Гангеуддомъ и Юнгфру-зундомъ, мы оставляли влѣвѣ, тогда какъ по картѣ слѣдовало оставить его вправѣ, и лоцманъ утверждалъ, что по другую сторону его мелко.

Ремонтировка лодокъ въ шкерахъ. Что касается до заведеній для исправленій въ механизмахъ и котлахъ, которыя могутъ понадобиться въ военное время, то *восточные* Гельсингфорса я не знаю мѣстъ, гдѣ ихъ можно бы найти; за то къ *западу* и въ самомъ Гельсингфорсѣ за этимъ не станеть дѣло.

Въ Або есть механическое заведеніе, находящееся подъ управ-

леніемъ англичанина, — которое строило машину и котлы для парохода «Рюрикъ», и вольная верфь, строившая этотъ пароходъ.

Пройдя *Экнесъ* и углубившись въ Полюскій заливъ, доступный для судовъ, сидящихъ менѣе 10-ти футовъ (*), самое большое судно можетъ свободно идти къ верховью залива, называемому *Скуру*. Здѣсь въ Полю впадаютъ двѣ небольшія рѣки, изъ коихъ восточная Оминя, не вдалекѣ отъ устья своего преграждена водопадомъ. Другая же, въ устьѣ которой я стоялъ на якорѣ съ лодкою «Коппе», на глубинѣ 4-хъ сажень, служитъ портомъ для находящагося верстахъ въ трехъ *Фискарскаго завода*.

Заводъ этотъ имѣетъ средства отливать до 300 пудовъ чугуна и ~~отмалъ~~ береговья машины до 35 силъ (высокаго давленія), а мореходныя — только самыя малыя. Доступъ къ нему изъ Скуру, кромѣ шоссе, переходящаго къ западу чрезъ рѣчку въ полуверстѣ отъ якорнаго мѣста, идетъ по мелководной и узкой рѣчкѣ этой. Мою 14-ти весельную баржу, въ которой было всего 6 гребцовъ, приходилось кренить на бокъ, чтобъ она могла пройти влоть у камышей западной стороны устья. Потомъ, пройдя подъ мостомъ шоссе, приходилось вести ее бичевою около 1½ верстѣ; за тѣмъ пройти озеромъ ¾ версты длины, и опять войти въ рѣку, недалеко отъ устья, становящуюся непроходимой даже для этой легкой шлюпки — имѣвшей гребцовъ на берегу съ бичевою. Между заводомъ и Скуру ходятъ однакоже плоскодонныя суда, подним. до 200 п. груза.

Въ *Гельсинфорсѣ*, кромѣ небольшихъ портовыхъ средствъ, есть отдѣленіе Фискарскаго завода, могущее удовлетворять ремонтнымъ потребностямъ шверной флотиліи. Здѣсь могутъ отливать цилиндры до 5 футовъ въ діаметръ и обтачивать валы въ 18 футъ длиною; котельную же работу исполняютъ въ самыхъ большихъ размѣрахъ.

Хотя портъ Свеаборгскій очень усердно и добросовѣстно способствовалъ эскадрѣ малыми своими средствами и осматривалъ на плувучемъ докѣ своемъ въ теченіи кампаніи много лодокъ эскадры, но желая знать въ какой степени вольная верфь, строившая фрегатъ «Громобой», можетъ быть полезна флотиліи въ случаѣ надобности вытаскивать для исправленій лодки, я распорядился вытаскою на ея стапель лодки «Бурунь», имѣвшей течь, когда портовый плувучій докъ былъ занятъ другими лодками. Вытаска производилась на первый разъ двое сутокъ, а потомъ конопатка всей подводной части заняла еще необходимое для этой работы время. Нѣтъ сомнѣнія, что вытаска можетъ производиться и гораздо скорѣе, ибо во-первыхъ въ этотъ разъ испортился одинъ изъ брашпильей стапеля, а во-вторыхъ, я приказалъ для опыта оставить на лодкѣ орудіе,

(*) Ибо у *Экнеса* есть небольшая банка, чрезъ которую необходимо пройти.

которое просили сгрузить. Все же, однако пловучій докъ можетъ несравненно скорѣе удовлетворять цѣли въ этомъ отношеніи, и, мнѣ кажется, было бы весьма полезнымъ перевести въ Свеаборгъ для лѣтнаго времени еще одинъ изъ двухъ находящихся въ Кронштадтѣ.

Опыты надъ поворотливостію судовъ.

Часовой ходъ по лагу въ узлахъ.	Продолжительность циркуляц. цн.	Вычисленная окружность.	Диаметръ.	Радиусъ.	Часовой ходъ по лагу въ узлахъ.	Продолжительность циркуляц. цн.	Вычисленная окружность.	Диаметръ.	Радиусъ.
Лѣво на борть					Право на борть				
Пароходъ «Курьеръ» (юня 15)									
6.5	5' 55	561.17	178.92	89.46	6.	5' 22"	469.87	149.56	74.78
4.17	4' 55"	441.79	140.62	70.31	7.	5. 1.	510.42	147	81.23
					5.92	5. 9.	444.62	141.52	70.76
Лодка «Бурнъ» (юня 24)									
4.25	5' 10"	320.43	101.99	50.99	4.	5' 5"	296.33	94.32	47.16
4.42	5'	304.2	95.62	47.81	4.37	4' 42"	299.53	95.34	47.67
Лодка «Щука» (юня 23)									
5.	4' 25"	320.83	102.12	51.06	4.75	5'	346.35	110.24	55.12
5.	4' 15"	309.89	98.64	49.32	5.	4' 40"	339.79	108.15	54.07
Лодка «Русалка» (юня 19)									
4.5	5'.	328.12	104.44	52.22	4.5	5' 40"	371.44	118.23	59.11
4.	5' 15"	306.25	97.48	48.74	4.	5' 30"	320.83	102.12	51.06
Лодка «Вихрь» (юня 19)									
5.04	4' 5"	297.5	94.69	47.35	4.5	5'	328.12	104.44	52.22
4.	5'	291.66	92.84	46.42	4.	5' 10"	301.58	95.99	47.97
Лодка «Картечь» (юня 14)									
4.25	4'	247.92	78.91	39.45	4.5	4' 10"	273.66	87.10	43.5
4.5	4' 5"	267.75	85.22	42.61	4.5	4' 10"	273.66	87.10	43.5
Лодка «Конь» (юня 14)									
3.	8'	350	111.4	55.7	4.5	4'	262.5	83.55	41.77
4.83	4' 30"	316.97	100.89	50.44	3.66	5' 30"	293.56	93.44	46.72
5.		291.66	92.83	46.41					
5.	4' 30"	328.12	104.44	52.22					
Лодка «Роса»									
5.75	4' 25"	368.25	117.44	58.72	3.87	5' 15"	296.29	94.31	47.15
5.	4' 55"	358.02	113.96	56.98	5.05	5'	382.81	121.85	60.92

ИЗВЛЧЕНІЕ ИЗЪ ОТЧЕТА **КОМАНДИРА ГВАРДЕЙСКАГО ЭКИПАЖА,**

СВИТЫ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА КОНТРЪ-АДМИРАЛА АРКАСА,
за 1861 годъ.

НАЗНАЧЕНІЕ И СОСТАВЪ ЭКИПАЖА.

Назначеніе Гвардейскаго экипажа въ 1861 году состояло въ комплектованіи въ лѣтнее время Императорскихъ паровыхъ и парусныхъ яхтъ, вѣтровыхъ лодокъ («Тюлень», «Осетръ», «Щитъ», «Баба-яга», «Громъ», «Домовой»), царскихъ и другихъ катеровъ, и въ отдѣльномъ назначеніи для промѣрныхъ работъ; сверхъ того, — въ пяти загородныхъ мѣстахъ для укомплектованія разныхъ яхтъ и судовъ и для занятія постовъ. Въ зимнее же время экипажъ находился въ составѣ войскъ отдѣльнаго Гвардейскаго корпуса.

Къ 1 января 1861 года экипажъ былъ въ слѣдующемъ составѣ:

	Адмираловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Кондукторовъ.	Унтеръ-офицеровъ.	Мушкантовъ.	Рядовыхъ.	Нестроенныхъ.	Кантонистовъ.	Итого.
Гвардейскаго экипажа	4	12	28	»	80	87	617	59	28	915
Артиллеріи	»	»	3	»	11	»	»	7	»	21
Ласовой полуроты	»	»	3	»	12	»	103	6	»	124
Машиной команды	»	»	1	»	7	»	120	»	»	128
Корпуса инженеръ-механиковъ	»	»	6	1	7	»	»	»	»	14
Корпуса флотскихъ штурмановъ	»	»	12	»	»	»	»	»	»	12
Всего:	4	12	53	1	117	87	840	72	28	1215

А къ 1-му января 1861 года:

	Адмираловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Кондукторовъ.	Унтеръ-офицеровъ.	Музыкантовъ.	Рядовыхъ.	Нестроевыхъ.	Кантонистовъ.	Денщиковъ.	Итого.
Гвардейскаго экипажа.	4	11	28	»	73	86	587	55	33	20	897
Артиллеріи	»	»	3	1	10	»	»	7	»	2	23
Ластовой полуроты	»	»	3	»	11	»	81	6	»	1	102
Машинной команды	»	»	1	»	9	»	111	»	»	»	121
Корпуса пиженеръ-механиковъ	»	»	6	2	7	»	»	»	»	»	15
Корпуса штурмановъ	»	»	11	»	»	»	»	»	»	»	11
Всего (*).	4	11	52	3	110	86	779	68	33	23	1169

Помѣщеніе.

Въ продолженіе минувшаго года, помѣщеніе Гвардейскаго экипажа осталось безъ всякаго измѣненія.

Служебныя занятія.

Занятія Гвардейскаго экипажа въ теченіе года раздѣлялись на лѣтнія и зимнія, т. е. на морскія и сухопутныя.

Морскія занятія, заключавшіяся въ плаваніи на придворныхъ паровыхъ и парусныхъ яхтахъ, винтовыхъ лодкахъ, на катерахъ Императорской фамиліи и на судахъ, производившихъ промѣры кронштадтскихъ рейдовъ и части Финскаго залива, продолжались во все время навигаціи, начались съ открытіемъ оной и кончились на парусныхъ яхтахъ по истеченіи опредѣленнаго для кампаніи пяти-мѣсячнаго срока, кромѣ яхты «Королева Викторія», спустившей флагъ только по окончаніи предназначенныхъ ей промѣрныхъ работъ. Придворные пароходы окончили кампанію съ прекращеніемъ навигаціи. Время съ откомандированія экипажа отъ Гвардейскаго корпуса до начала кампаніи было употреблено на приготовленіе судовъ и ихъ вооруженіе.

(*) Въ теченіи года убыло нижн. чиновъ: въ отставку 68, въ безср. отпускъ 2, въ неспособность 14, производствомъ и переводомъ въ другія мѣста 24, умерло 14. Прибыло изъ разныхъ морскихъ командъ, изъ отпуску к. пр. 58.

аспредѣленіе гг. офицеровъ и нижнихъ чиновъ Гвардейскаго экипажа, жившихъ въ кампаніи на судахъ въ продолженіе навигаціоннаго времени 861 года, а равно и находящихся въ загородныхъ мѣстахъ и при другихъ занятіяхъ.

	Адмираловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.			Унтеръ-офицеровъ.	Музыкантовъ.	Рядовыхъ.	Нестроевыхъ.	Унтеръ-офицеровъ.	Ластовой полуроты.	Машинной команды								И т о б.		
			Гвардейскаго экипажа.	Корпуса нижн. механ.								Корпуса штурмановъ.	унтеръ-офицеровъ.		рядовыхъ.							
													Корпуса вѣд. мех.	Машинистовъ.	Каче-гаровъ.	Младшихъ.	Старшихъ.	Младшихъ.	Старшихъ.			
На пароходо-фрегатѣ Камчатка»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1		
На паровой яхтѣ Штандартъ»	»	2	4	2	2	1	9	1	4	76	4	1	1	1	»	1	3	4	8	15	145	
На паровой яхтѣ «Александрія»	»	1	2	2	2	1	4	1	4	25	2	»	2	1	1	1	»	2	2	2	5	38
На паровой яхтѣ Трѣзвая»	»	1	1	1	1	1	5	»	2	19	2	»	2	1	»	1	1	2	»	2	6	48
На пароходѣ «Онега».	»	1	1	1	1	1	4	1	3	20	2	1	2	1	1	1	»	2	1	3	4	51
На яхтѣ «Королева Вик-рія»	»	1	2	»	1	»	3	1	2	30	2	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	44
На яхтѣ «Никса»	»	»	2	»	1	»	3	1	2	16	2	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	28
— — «Волна»	»	»	2	»	1	»	3	»	2	12	2	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	23
— — «Забава»	»	1	1	»	1	»	3	»	2	12	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	21
— — «Костя»	»	»	1	»	»	1	»	»	4	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7
На винтовой лодкѣ «Тюль»	»	1	1	»	1	»	3	1	3	42	1	»	»	»	»	»	1	»	1	6	61	
На винтовой лодкѣ Цитъ»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
На буерѣ № 1.	»	»	»	»	»	1	»	»	4	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6
— — № 2.	»	»	»	»	»	1	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5

Въ 1861 году Гвардейскій экипажъ комплектовалъ слѣдующія суда: паровыя яхты «Штандартъ», «Александрія», «Стрѣльна» и пароходъ «Онега»; парусныя яхты: «Королева Викторія», «Забава», «Никса», «Волна», «Костя», два голландскіе буера «№ 1» и «№ 2»; винтовкыя лодки: «Тюлень», «Осетръ», «Щитъ», «Баба-ята», «Громъ» и «Демовой»; катера Императорскихъ особъ и сверхъ сего, яхты и грёбниа суда находящіеся при загородныхъ дворцахъ: въ Царскомъ селѣ, Гатчинѣ, Петергофѣ, Стрѣльнѣ и Павловскѣ, которыя комплектуются нижними чинами ластовой полуроты экипажа.

Въ зимнее время Гвардейскій экипажъ состоялъ въ причисленіи къ отдѣльному гвардейскому корпусу. Служебныя занятія его заключались въ исполненіи различныхъ обязанностей въ составѣ войскъ означеннаго корпуса, а равно въ обученіи нижнихъ чиновъ: строевой службѣ, стрѣльбѣ въ цѣль изъ шаровыхъ ружей и изъ орудій съ батареи галернаго порта, гимнастикѣ и фехтованію на ружьяхъ и палахахъ, а также чтенію и письму, Закону Божію, ариметикѣ и предметамъ, какъ будетъ объяснено ниже.

Съ причисленіемъ къ Гвардейскому корпусу, въ ноябрѣ мѣсяцѣ, экипажу былъ произведенъ инспекторскій смотръ начальникомъ 1-й гвардейской пѣхотной дивизіи генералъ-адъютантомъ Гильденштуббе, причемъ, экипажъ найденъ въ отличномъ состояніи и въ примѣрномъ порядкѣ.

Съ причисленіемъ же къ Гвардейскому корпусу, экипажъ вступилъ въ исполненіе обязанностей строеваго баталіона; ежедневно назначалась команда изъ 75 человекъ, по очереди ротъ, при офицерѣ, и состояла постоянно въ готовности для выступленія изъ казармъ на случай пожара, въ одной изъ назначенныхъ экипажу 4 городскихъ частей; посылались также патрули для ночныхъ обходовъ, для карауловъ въ театрахъ и въ другіе расходы, а также для занятія городскихъ карауловъ въ очереди съ прочими полками гвардіи.

Въ теченіе зимы 1861 года Гвардейскій экипажъ находился на парадѣ въ Высочайшемъ присутствіи, въ общемъ составѣ войскъ гвардіи, причемъ имѣлъ счастье заслужить Монаршее благоволеніе и денежную награду нижнимъ чинамъ, но полтиннѣ серебромъ на человека. Кромѣ того, 26 февраля и 17 декабря, при вступленіи въ городской караулъ по 1 отдѣленію, Государю Императору благоугодно было произвести экипажу разводъ съ церемоніею въ манежѣ Инженернаго замка, за что также экипажъ удостоился въ оба раза особаго Высочайшаго благоволенія и Военнослужебной награды нижнимъ чинамъ по полтиннѣ серебромъ.

На парадахъ въ залахъ Зимняго дворца, 6 января, при водоосвященіи, находился взводъ со знаменемъ отъ роты Его Высочества,

26 ноября, въ числѣ 7 человекъ георгіевскихъ кавалеровъ, со знаменемъ и 25 декабря, также со знаменемъ, взводъ отъ роты Его Высочества.

Независимо отъ сего, командиромъ экипажа были произведены два инспекторскіе смотра всему экипажу поротно, одинъ осенью, по возвращеніи экипажа изъ кампаніи, что было въ ноябрѣ мѣсяцѣ, съ тою цѣлю, чтобы опросить нижнихъ чиновъ, а также осмотрѣть въ ротахъ хозяйственную часть, какъ-то: состояніе мундирныхъ и аммуниционныхъ вещей и денежныхъ суммъ; а другой смотръ по окончаніи зимнихъ занятій, до начатія вооруженія судовъ, что было въ апрѣлѣ мѣсяцѣ, на которомъ, кромѣ осмотра хозяйственной части во всей подробности, PROVĖрялись успѣхи, сдѣланные въ ротахъ въ фронтовомъ и стрѣлковомъ ученьяхъ, въ цѣльной стрѣльбѣ изъ наръзныхъ ружей, въ фехтованіи, въ гимнастикѣ, а также успѣхи въ грамотности; результатъ смотра былъ объявленъ въ приказѣ по экипажу 19 апрѣля въ слѣдующихъ выраженіяхъ.

«Окончивъ весенній смотръ вѣренному мнѣ Гвардейскому экипажу, и къ истинному удовольствію моему нашелъ его въ томъ отличномъ видѣ, который составляетъ предметъ постоянной заботливости моей. Видя въ этомъ полное желаніе гг. ротныхъ и отдѣльных частей командировъ къ доведенію всего вѣреннаго ихъ управленію до возможнаго совершенства, я ставлю себѣ въ пріятную обязанность искренно ихъ благодарить. Тѣмъ не менѣе считаю также необходимымъ высказать здѣсь о всемъ мною замѣченномъ при произведенномъ смотрѣ каждой отдѣльной части экипажа.

«Во всѣхъ строевыхъ ротахъ я нашелъ обмундировку и пригонку аммуниціи вполнѣ удовлетворительною; мундиры послѣдняго срока сбережены весьма хорошо, остальныхъ же двухъ сроковъ также въ хорошемъ состояніи; новыя шинели въ отличномъ видѣ, старыя весьма еще хороши. Оружіе содержится въ превосходномъ видѣ, аммуниція и кивера также.

«Морскія пальто, шляпы, синія и бѣлыя рубашки и рабочее платье не оставляютъ желать лучшаго. Бѣлыя рубашки съ синими воротниками мнѣ особенно пріятно было видѣть во всѣхъ ротахъ, потому что они по мнѣ и свободной пригонкѣ значительно исправились въ сравненіи съ прошлыми годами.

«Видно, что гг. ротные командиры обратили на пригонку ихъ должное вниманіе. Не менѣе того я предлагаю гг. ротнымъ командирамъ передъ кампаніей внимательно пересмотрѣть всѣ форменныя рубашки каждаго нижняго чина, и отвѣтственность, еслибъ въ продолженіе кампаніи могли быть замѣчены рубашки, дурно пригнѣтыя,

я возлагаю на нихъ. Ротнымъ хозяйствомъ я остался также весьма доволенъ; у всѣхъ безъ исключенія нижнихъ чиновъ замѣченъ въ имуществѣ, полный достатокъ и все содержится въ опрятномъ и прекрасномъ видѣ.

«Также не могъ я не замѣтить нѣкоторой неправильности въ веденіи ротныхъ листовъ; количество имущества въ нихъ проставляется невѣрно, меньше чѣмъ въ дѣйствительности у нижнихъ чиновъ и въ особенности это относится до форменныхъ рубашекъ (*); они показываются въ спискахъ въ числѣ трехъ, тогда какъ менѣе шести почти ни у кого изъ нихъ нѣтъ. Предлагаю гг. ротнымъ командирамъ принять это замѣчаніе къ свѣдѣнію и выставлять въ листахъ не больше и не меньше того числа имущества, которое у нижнихъ чиновъ имѣется, не уменьшая даже того количества, которое находится въ мытьѣ.

«Ластовую полуроту, машинную, музыкантскую и писарскую команды, я нашелъ въ томъ примѣрномъ порядкѣ, въ которомъ привыкъ ихъ видѣть. Въ музыкантской командѣ я нашелъ, что мундиры послѣдняго срока хотя и весьма хороши, но сравнительно съ прочими частями нѣсколько болѣе поношены. Въ ластовой полуротѣ эти мундиры были бы весьма хороши, еслибъ крючки, которые придерживаютъ аммуницію, были пришиты на мѣстѣ, они поданы слѣшкомъ впередъ, отчего мундиры получаютъ морщины въ талии. Предлагаю г. командиру ластовой полуроты безотлагательно исправить этотъ недостатокъ.

«О прочей обмундировкѣ въ этихъ частяхъ я долженъ отозваться съ хорошей стороны, а также и о хозяйствѣ ихъ, которое въ такомъ же отличномъ состояніи, какъ и въ строевыхъ ротахъ.

«Ротные листы оказались въ нихъ вѣрны, безъ недостатковъ, замѣченныхъ въ строевыхъ ротахъ.

«По окончаніи смотровъ хозяйственной части, каждой ротѣ особо, мною было произведено въ залѣ Главнаго Адмиралтейства гимнастическое и фехтовальное ученіе, причемъ производились гимнастическіе и фехтовальные, ружейные и палочные приемы, скачки черезъ ровъ и чрезъ козелъ, прохожденіе черезъ шесть и бой на ружьяхъ, на палашахъ и ружей противъ палаша.

«Испытаніе это дало мнѣ пріятную увѣренность, что и ^{въ} ~~в~~ ^{этомъ} ~~этомъ~~ ^{отношеніи} ~~отношеніи~~ экипажъ сдѣлалъ весьма много успѣховъ; ^в ~~в~~ ^{этомъ} ~~этомъ~~ ^{отношеніи} ~~отношеніи~~ ^{въ теченіи} ~~въ теченіи~~ ^{всего} ~~всего~~ ^{года} ~~года~~.

(*) Форменныя рубашки показываются отдѣльно отъ общаго числа рубашекъ, имѣемыхъ, сверхъ того, каждымъ изъ нижнихъ чиновъ.

съ прошлыми годами, люди замѣтно развились и сдѣлались ловче; замѣченный въ прошломъ году недостатокъ: что они скакали тяжело, на всю ногу, а не на носки, совершенно теперь исправился. Лучше другихъ успѣли въ гимнастикѣ и въ фехтовальныхъ приѣмахъ 2-я и 3-я роты, которыя въ особенности отличаются по числу болѣе ловкихъ и болѣе развитыхъ людей.

«Рота Его Высочества была лучше другихъ въ фехтованіи на палашахъ и на ружьяхъ.

«За такое прекрасное состояніе экипажа по части гимнастики и фехтованія мнѣ пріятно выразить мою искреннюю благодарность занимавшимся этимъ обученіемъ экипажа, г. капитанъ-лейтенанту Небольсину, а также гг. ротнымъ командирамъ и тѣмъ гг. офицерамъ, которымъ было поручено занятіе съ нижними чинами гимнастикой и фехтованіемъ въ ротахъ.

«22 марта было произведено мною въ манежѣ Инженернаго замка строевое и стрѣлковое ученіе всему экипажу, и каждой ротѣ отдѣльно, а также разсыпной строй и общій церемоніальный маршъ. Принявъ во вниманіе, что ввѣренному мнѣ экипажу весьма мало удастся заниматься строевыми ученіями, и стрѣлковыми въ особенности, я нашелъ, что въ это короткое время зимою нижніе чины довольно успѣли, и отличались расторопностію и отсутствіемъ суеты.

«Остается желать только, чтобы и гг. офицеры отличались большею увѣренностію въ командованіи частями и въ направленіи ихъ по сигналамъ.

«Скорый и бѣглый шагъ всего экипажа весьма хорошъ. Вообще за хорошее состояніе строевой части я искренно благодарю г. капитанъ-лейтенанта Головачева.

«Для испытанія успѣховъ, сдѣланныхъ въ стрѣльбѣ, въ продолженіе года,—были избраны изъ каждой роты по 15 человекъ лучшихъ стрѣлковъ, которые оказались такими въ продолженіе послѣдняго года. Эти 60 человекъ были приведены на состязаніе на призы въ тирь л.-гв. Финляндскаго полка, и составленною для того комисією, подъ первенствомъ г. капитанъ-лейтенанта Головачева, изъ чиновъ гг. ротныхъ командировъ и артиллеріи капитана Коршунова, было произведено полное испытаніе. Послѣ сдѣланія каждымъ изъ состязавшихся по 5 выстрѣловъ, призы были раздѣлены слѣдующимъ образомъ:

Матросы.

Роты Е. В. Яковъ Поляковъ . . .	1-й призъ въ 5 руб. сер.
4 роты Петръ Вессеръ . . .	2-й » » 3 » »

4 роты Федоръ Кузнецовъ . . . 3-й призъ въ 2 руб. сер.
 Роты Е. В. Павелъ Тетеринъ . . . » » » 2 » »

«Затѣмъ остальные призы были розданы по ротамъ въ слѣдующемъ порядкѣ: 4-й призъ въ 1 руб. 50 коп. получили: въ ротѣ Его Высочества трое, 2-й роты одинъ, 4-й роты одинъ; 5-й призъ въ 1 руб. сер.: роты Его Высочества одинъ, 2-й роты двое, 3-й роты пятеро, 4-й роты двое; 6-й призъ въ 50 коп.: роты Его Высочества пятеро, 2-й роты трое, 3-й роты трое, 4-й роты пятеро; 7-й призъ въ 25 коп.: роты Его Высочества пятеро, 2-й роты восемь, 3-й роты пятеро, 4-й роты двое.

«Изъ представленнаго мнѣ отчета гг. ротными командирами о результатахъ стрѣльбы за весь истекшій годъ всѣми нижними чинами вѣрренныхъ имъ ротъ, оказывается, какъ видно изъ приложенной здѣсь таблицы, слѣдующій результатъ:

Роты Е. В. сдѣлано вѣстрѣл.	4640	и понавш.	въ цѣль было	70 $\frac{1}{4}$ %.
2 роты	»	»	2235	» » » 77 $\frac{1}{2}$ %.
3-й »	»	»	3449	» » » 72 $\frac{1}{2}$ %.
4-й »	»	»	6220	» » » 78 $\frac{1}{2}$ %.

«Изъ сего видно, что 4 рота и за тѣмъ 2 рота, успѣли болѣе другихъ; а вообще стрѣльба всего экипажа этого года значительно улучшилась противъ прошлаго года, такъ какъ теперешній средній процентъ всей пальбы 71%, а прошлаго года средній процентъ былъ 60,6%.

«Хорошій результатъ стрѣльбы отношу вполне къ заботливости гг. ротныхъ командировъ и капитана Коршунова.

«Назначенная мною особая коммисія для проэкзаменованія нижнихъ чиновъ въ приобрѣтенныхъ ими въ теченіе зимняго времени познаній въ грамотѣ и арифметикѣ, представила мнѣ весьма полный и подробный отчетъ, изъ котораго я могъ видѣть успѣхи и занятія ~~каждаго~~ изъ нижнихъ чиновъ вѣреннаго мнѣ экипажа. По разсмотрѣніи отчета я, къ совершенному удовольствію, убѣдился въ ожидаемомъ мною успѣхѣ обученія нижнихъ чиновъ. Въ теченіе зимняго времени, какъ видно изъ прилагаемой здѣсь вѣдомости, успѣхи въ грамотности были весьма удовлетворительны.

ВѢДОМОСТЬ УСПѢХОВЪ ВЪ ГРАМОТНОСТИ.

Названіе предметовъ.	Роты.				Ластовая полурота.	Машинная команда.	Музыкантскія и писарская команды.	Школы кантонистовъ.	Всего.
	Его Велич.	2	3	4					
По списку состоитъ всего въ 1861 г.	187	187	183	185	116	124	76	31	1089
Состояло въ 1860 г. въ нояб-рѣ мѣсяцѣ.	86	90	82	79	41	29	»	»	407
1 разр. знающ. чит. и писать.	24	20	25	25	20	21	»	»	135
2 »	75	65	62	70	50	97	»	»	419
3 » учащихся склад. и азб.	49	47	33	33	21	18	52	23	281
Въ 1861 г. состояло въ мартѣ мѣсяцѣ, съѣздяицами	54	58	66	57	31	31	24	3	326
Знающ. чит., пис. и аримет.	103	105	99	90	52	51	76	31	607
» читать и писать. . .	33	28	31	46	25	26	»	»	189
Итого 1 разряда. . .	51	54	53	49	39	47	»	»	293
Знающ. читать (или 2 разр.).	16	11	14	10	10	21	»	»	82
Учащихся склад. (или 3 разр.).	»	8	1	5	5	4	»	»	23
Перваго разряда.	16	19	15	15	15	25	»	»	105
Второго »	25	30	31	28	»	12	»	»	126
Итого успѣвшихъ . .									
Желающихъ учиться ариметикѣ. . . .									

«Въ ротѣ Его Высочества выучившихся оказалось 16, во 2 ротѣ 19, въ 3 ротѣ 15, въ 4 ротѣ 15, въ ластовой полуротѣ 15, въ машинной командѣ 25, такъ что къ имѣемымъ до сего грамотнымъ прибавилось въ экипажѣ къ первому и второму разрядамъ еще 105; изъявившихъ желаніе учиться ариметикѣ оказалось 126 человекъ. Изъ приведенныхъ здѣсь цифръ видно, что самый большой успѣхъ сдѣлала машинная команда, за что особенно благодарю завѣдывающаго этою командою подпоручика Вторыгина. Относя успѣхи въ

обученіи вообще нижнихъ чиновъ грамотности, къ дѣятельности и вниманію г. капитанъ-лейтенанта Небольсина и гг. ротныхъ и прочихъ частей командировъ, а также трудамъ гг. офицеровъ, занимавшихся съ нижними чинами, я тѣмъ не менѣе цѣню усердіе и нижнихъ чиновъ, съ которыми они занимались этимъ важнымъ для нихъ предметомъ.

«Чтобъ извлечь всю пользу изъ столь успѣшно начатаго дѣла, я полагаюсь на гг. ротныхъ командировъ и офицеровъ, назначенныхъ въ кампанію сего лѣта, съ увѣренностію, что они примутъ дѣятельное участіе въ продолженіи занятій нижнихъ чиновъ грамотности и ариметикѣ, въ свободное отъ службы время, въ теченіе нахождения ихъ въ кампаніи сего лѣта на судахъ и другихъ командировкахъ; хотя я твердо убѣжденъ, что нижніе чины, уже сами познавшие всю пользу для нихъ въ изученіи чтенія, будутъ сами продолжать заниматься съ тѣмъ же усердіемъ, какъ занимались до сего времени.

«Принимая въ соображеніе приказъ г. корпуснаго командира отъ 20 марта за № 43, предлагаю гг. ротнымъ и другихъ частей командирамъ внести въ формулярные списки нижнихъ чиновъ, проэкзаменированныхъ комиссіею и удостоенныхъ ею для поступленія въ число знающихъ грамотѣ или къ помѣткѣ въ знаніи ариметики, а именныя списки таковыхъ нижнихъ чиновъ представить мнѣ.

«Произведенный мною экзаменъ кантонистамъ, изъ закона Божія, грамматики и ариметики приводитъ меня къ весьма выгодному заключенію о ихъ занятіяхъ въ теченіе зимняго времени. Весьма пріятно видѣть сдѣланные ими успѣхи по всѣмъ вышеприведеннымъ предметамъ, въ особенности же въ чистописаніи и въ ариметикѣ; за то, какъ равно и за заботливость о ихъ воспитаніи, считаю совершенно справедливымъ выразить мою искреннюю благодарность начальнику школы, г. капитанъ-лейтенанту Денисьеву, и инспектору классовъ, г. штабсъ-капитану Семенову. На произведенныхъ мною осмотрахъ хозяйства кантонистовъ и ихъ обмундированія я нашелъ по всѣмъ частямъ прекрасную пригонку всего платья и бѣлья, а равно содержаніе и сбереженіе вещей въ полномъ порядкѣ, что въ особенности важно и потому, что такой порядокъ приучаетъ дѣтей къ должной аккуратности и опрятности.

«Фехтовальныя и гимнастическія приемы и вольный бой, произведенный нѣкоторыми изъ кантонистовъ, достаточно свидѣтельствуютъ о вниманіи, которое было обращено на этотъ предметъ, необходимый для развитія тѣлесныхъ силъ кантонистовъ.

«Загѣмъ мнѣ весьма пріятно заключить мой приказъ выраженіемъ

общей благодарности всѣмъ г. штабъ и оберъ-офицерамъ экипажа, фельдфебелямъ, унтеръ-офицерамъ и нижнимъ чинамъ онаго, за прекрасное состояніе, въ которомъ я, при произведеніи смотрѣ, нашелъ экипажъ, и увѣренностію, что и на будущее время я и высшее начальство всегда найдутъ его въ томъ же видѣ, которымъ экипажъ по справедливости можетъ гордиться въ настоящее время.»

Удостоверясь результатами произведенныхъ экзаменовъ въ весьма значительныхъ успѣхахъ, сдѣланныхъ нижними чинами въ изученіи грамоты, и вида съ какою охотою они занимаются чтеніемъ книгъ, по большей части духовнаго содержанія, толкованіе которыхъ вошло въ курсъ бесѣдъ приглашеннаго мною для преподаванія нижнимъ чинамъ закона Божіимъ священника Николаевского Богооявленскаго собора Александра Соколова, я пришелъ къ тому заключенію, что рассказы объ отечественной исторіи и описаніе географическаго положенія Россіи, а равно и физическая географія, могутъ принести нижнимъ чинамъ несомнѣнную пользу, раздѣляя въ нихъ толковое любопытство, а потому и эти предметы введены въ курсъ обученія нижнихъ чиновъ.

Дни недѣли, какъ видно изъ приложеннаго росписанія, были раздѣлены мною для занятій въ назначенные часы, кромѣ строевыхъ, гимнастическихъ и фехтовальныхъ ученій, и бесѣдъ священника, еще арифметикой, преподаваемой весьма хорошо поручикомъ корпуса штурмановъ Моисевымъ и рассказами отечественной исторіи и географіи, въ которой присоединяется самое удобопонятное толкованіе по глобусу и по географическимъ картамъ, относительно положенія и движенія земли и свѣтилъ, поясняющее нижнимъ чинамъ нѣкоторые непонятные для нихъ факты. Последнее было поручено мною г. лейтенанту Веселаго, который заслуживаетъ полной благодарности за прекрасное и понятное для нижнихъ чиновъ изложеніе этихъ предметовъ, по избраннымъ руководствамъ. При этомъ не лишнимъ считаю упомянуть, что нижніе чины всѣ безъ изъятія съ особеннымъ напряженнымъ вниманіемъ слушали эти лекціи и весьма часто просили повторять и разъяснять имъ нехорошо ими понятое.

Для занятій съ машинистами и кочегарами въ зимнее время, а равно и для желающихъ слушать рассказы о механизмахъ и управленіи паровыми машинами, назначены дни, въ которые г. подпоручикъ корпуса инженеровъ-механиковъ Грицко 2-й, объясняетъ по чертежамъ и моделямъ всѣ главныя основанія и другія полезныя свѣдѣнія по этой части.

Неимѣніе въ Гвардейскомъ экипажѣ судовъ большихъ рангоновъ, на которыхъ нижнимъ чинамъ приходилось бы производить такелажныя

работы, было причиною тому, что знаніе это, столь важное для матросовъ, нѣсколько ослабло, а потому я нашелъ необходимымъ учредить въ экипажѣ такелажную школу, устройство которой въ довольно большихъ размѣрахъ потребовало нѣкоторыхъ расходовъ, понесенныхъ экипажемъ; затѣмъ потребныя для обученія нижнихъ чиновъ: такелажъ, блоки, гаки и т. п., по представленію о моемъ намѣреніи г. директору Кораблестроительнаго департамента, были отпущены изъ запасовъ здѣшняго порта. Завѣдываніе такелажною школою поручено мною г. капитанъ-лейтенанту Гирсу, въ распоряженіи котораго состоятъ боцманъ и нѣсколько матросовъ, выбранныхъ изъ числа самыхъ опытныхъ въ такелажномъ дѣлѣ и могущихъ обучать молодыхъ или малознающихъ матросовъ.

Для повторенія орудійнымъ комендорамъ, бывшимъ на артиллерійскомъ кораблѣ «Прохоръ» или фрегатѣ «Амфитрида», познаній, приобретенныхъ ими въ бытность на этихъ судахъ, поручено мною артиллеріи Гвардейскаго экипажа капитану Коршунову, въ назначенные росписаніемъ дни заниматься съ нижними чинами разъясненіемъ имъ всѣхъ новѣйшихъ измѣненій и усовершенствованій въ артиллеріи, по имѣемымъ на этотъ предметъ чертежамъ различныхъ орудій, станковъ и другихъ принадлежностей. Артиллерійскихъ унтеръ-офицеровъ экипажа, кромѣ этого, занимали и обученіемъ черченія подъ руководствомъ гг. Коршунова и Климова.

Невозможность часто посылать нижнихъ чиновъ на батарею галернаго порта для стрѣльбы изъ орудій въ цѣль ядрами заставила меня просить Кораблестроительный департаментъ объ отпускѣ, по исчисленію, 36 руб. сер., для постройки на дворѣ казармъ платформы съ бортомъ и крышею для постановки отпущеннаго Артиллерійскимъ управленіемъ, вслѣдствіе моего представленія, деревяннаго орудія, размѣра 36 фунт. калибра, съ полною принадлежностью; станна, прицѣловъ, снарядовъ и проч. и качающагося щита для приобученія наведенію изъ орудій въ качающійся предметъ.

Постройка означенной платформы съ бортомъ и крышею и установка орудія съ принадлежностью должны быть окончены въ продолженіе января и не подлежитъ сомнѣнію, что обученіе это принесетъ большую пользу не только нижнимъ чинамъ, бывшимъ на артиллерійскомъ кораблѣ, но и вообще всѣмъ нижнимъ чинамъ экипажа, такъ какъ я имѣю въ виду обучать ихъ по очереди управленію орудіемъ, заряджанію и наведенію въ качающійся щитъ.

Согласно имѣемой инструкціи отъ командира экипажа, въ случаѣ развышенія воды въ р. Невѣ до 7 футъ, немедленно должны отправляться офицеры съ командою на всѣ суда, приписанныя къ экипажу; на катера Государа Императора и катеръ Его Высочества

Генералъ-Адмирала, для слѣдованія къ Зимнему и Константиновскому дворцамъ, а также экипажъ долженъ комплектовать и другіе катера, дѣйствуя во всемъ согласно инструкціи. Остальная команда росписана для спасенія экипажнаго имущества въ казармахъ экипажа и для подаванія помощи семействамъ женатыхъ нижнихъ чиновъ, проживающихъ въ нанимаемыхъ отъ Морскаго вѣдомства домахъ.

О хорѣ музыкантовъ.

Въ теченіе 1861 года штатный составъ музыкантскаго хора, оставшійся безъ измѣненія съ 1829 г., былъ слѣдующій.

	Тамбуръ-мажоръ.	Музыкантовъ.			Итого.
		Унт.-офцеръ	Рядовыхъ.	Учениковъ.	
По штату положено имѣть музыкантовъ	1	37	5	18	61
Къ 1 января 1861 года нхъ состояло	1	36	5	19	61*
Въ теченіе года:					
Прибыло: изъ школы кантонистовъ	»	»	»	1	1
Убыло: въ отставку	»	2	»	»	2
— въ податное состояніе	»	»	»	1	1
Произведено	»	2	2	1	5
Затѣмъ къ 1 января 1862 года состоитъ . . .	1	37	5	17	60

Обученіе хора музыкантовъ, по прежнему поручено было состоящему при экипажѣ чиновнику при музыкѣ, губернскому секретарю Иванову. Кромѣ того, съ цѣлію усовершенствованія хора, два раза въ недѣлю, по два часа каждый разъ, обучаетъ хоръ наемный капельмейстеръ, г. надворный совѣтникъ Павловъ, который особенно занимается разыгрываніемъ новыхъ партій и вообще болѣе трудныхъ пѣснь. Онъ же заботится о строѣ инструментовъ, передѣланныхъ въ продолженіе 1860 года по новому, принятому во всей гвардіи, камертону.

Г. корпусный капельмейстеръ отдѣльнаго гвардейскаго корпуса, надворный совѣтникъ Дерфельдъ, испытавшій хоръ музыкантовъ при выборѣ для хора Гвардейскаго экипажа 6 піесъ, по примѣру того, какъ это дѣлается въ полкахъ гвардіи, напелъ, что музыканты съ прошлаго года сдѣлали большіе успѣхи, въ особенности же кларнетисты и флейтисты.

Занятія гг. Павлова и Иванова повели къ весьма замѣтному улучшенію хора музыкантовъ, что, впрочемъ, слѣдуетъ по всей справедливости отнести къ усердію и старанію и самихъ музыкантовъ.

Бальный хоръ, состоящій изъ 18 человѣкъ изъ числа музыкантовъ и учениковъ военнаго хора, порученъ въ обученіи артисту Императорскихъ С.-Петербургскихъ театровъ г. Мейеру, который въ теченіи 6 мѣсяцевъ, во время полнаго сбора музыкантовъ, посѣщалъ по два раза въ недѣлю музыкантскій классъ. Ему же поручено обученіе нѣкоторыхъ музыкантскихъ учениковъ на кларнетахъ и скрипкахъ.

Молодые, еще не вполнѣ свѣдущіе музыканты и ученики росписаны по старшимъ и лучшимъ музыкантамъ, съ которыми они занимаются ежедневно въ послѣобѣденное время отъ 3 до 5 часовъ. Нѣкоторые изъ нихъ обучаются на мѣдныхъ инструментахъ; для скорѣйшаго и болѣе успѣшнаго обученія учениковъ, съ ними занимается наемный учитель г. Шеферъ, котораго обязанность состоитъ въ специальныхъ занятіяхъ съ учащимися на мѣдныхъ инструментахъ.

Бывшій старшій музыкантъ, выслужившій узаконенный срокъ, уволенъ отъ службы; вмѣсто его назначенъ первый кларнетистъ Александръ Крещенскій, получившій въ 1860 году золотыя часы, за соло на кларнетѣ, игранное пмъ въ концертѣ въ пользу инвалидовъ.

Въ хорѣ Гвардейскаго экипажа въ настоящее время находится всего 60 инструментовъ, изъ которыхъ $8\frac{1}{4}$ приобрѣтены въ продолженіе года: два кларнета и тарелки куплены въ С.-Петербургѣ у г. Нельсена, а 5 мѣдныхъ инструментовъ выписаны изъ Берлина.

Въ октябрѣ мѣсяцѣ выписаны изъ Вѣны отъ г. Циглера, извѣстнаго прекрасною выдѣлкою тростей, по нѣскольку дюжинъ ихъ, съ цѣлю, по возможности, облегчить музыкантамъ играніе на инструментахъ.

Покупка инструментовъ производится чрезъ хозяйственный комитетъ экипажа, изъ ежегодно отпускаемой ремонтной суммы, часть которой расходуется еще на покупку и выписку нотъ, которыя частію высылаются изъ заграницы или приобрѣтаются здѣсь. Нѣкоторыя піесы, въ особенности имѣющія успѣхъ, переключаются на военный хоръ гг. Павловымъ и Ивановымъ.

Согласно назначенію, хоръ музыкантовъ Гвардейскаго экипажа, въ случаяхъ, опредѣленныхъ уставомъ строевой пѣхотной службы, всегда находится при фронтѣ; положенные по штату музыкантскіе ученики въ строю бывають только для замѣщенія больныхъ или вообще отсутствующихъ музыкантовъ, исключая нѣкоторыхъ изъ нихъ, которые оказываютъ успѣхи, на столько значительные, что участвуютъ и въ строевомъ хорѣ.

Въ лѣтнее время, по волѣ Его Высочества Генералъ-Адмирала, хоръ музыкантовъ, состоящій изъ 42 человекъ, съ 3-го іюня по 23 августа находился въ Стрѣльнѣ для игры по вечерамъ въ Стрѣльнинскомъ саду; съ окончаніемъ присутствія въ Стрѣльнѣ Августѣйшихъ дѣтей Его Высочества музыканты возыратились въ экипажъ.

Въ свободное отъ службы время музыкантамъ дозволяется играть въ частныхъ домахъ и на публичныхъ гуляньяхъ, по сдѣланіи предварительнаго условія съ частными лицами, приглашающими музыкантовъ. Пятая часть выручаемой такимъ образомъ суммы, обращается въ экономическій капиталъ. Назначеніе капитала состоитъ въ приобрѣтеніи или въ исправленіи бальнаго инструмента, на который, какъ на предметъ ненужный для фронта, ремонтъ не отпускается; на этотъ же капиталъ покупаются для бальнаго хора ноты и заводятся для музыкантовъ нѣкоторые предметы, хотя не опредѣленные штатомъ, но гѣмъ не менѣе необходимыя, какъ напримѣръ кухонная и столовая принадлежность, излишніе противу положенія оснѣжительные матеріалы и т. п.; остающіяся за тѣмъ изъ вырученной суммы деньги выдаются тотчасъ же музыкантамъ на руки, по расчету, составленному самими музыкантами, по роду инструментовъ.

Расчетъ этотъ, основанный на практической оцѣнкѣ самими музыкантами пользы и труда каждаго изъ участвующихъ въ хорѣ инструмента, созданъ съ весьма давняго времени и оставленъ безъ измѣненія.

Черезъ два раза въ третій, пятая доля зарабатываемыхъ денегъ поступаетъ не въ экономическую, а въ сѣбстную сумму, которая какъ видно изъ вѣдомости, сравнительно съ ротами, значительно менѣе, что происходитъ отъ того, что команды судовъ Гвардейскаго экипажа, по окончаніи кампаніи, всѣ, кромѣ женатыхъ, кладутъ заслуженныя ими за морскую провпзію деньги въ сѣбстную сумму, а какъ музыканты морскаго довольствія не получаютъ, то это и есть причина незначительности ихъ сѣбстной суммы.

Увеличившееся въ С. - Петербургѣ число частныхъ бальныхъ оркестровъ понизило цѣну на военные бальные хоры, вслѣдствіе чего заработокъ музыкантами въ настоящее время сдѣлался гораздо менѣе противу прежнихъ лѣтъ, а потому незначительность эконо-

мической суммы происходить не отъ самихъ музыкантовъ, а преимущественно отъ развившейся конкуренціи. Незначительность заработка не имѣла, однако, какъ то можно было полагать, вліянія на собственно артельную сумму музыкантовъ, хранящуюся по книжкамъ сберегательной кассы; въ теченіе года собственно артельная сумма увеличилась 192 рублями 50 коп., поступившими отъ вклада.

Вѣдомость о состояніи суммъ музыкантской команды.

Какимъ суммъ..	Состояло къ 1 ян- варя 1861 года.		Въ 1861 году.				Затѣмъ со- стоятъ по 1 января 1862 г.	
			Посту- пило.		Израсхо- довано.			
	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
Собственно артельной.	1334	75	175	70	308	-	1452	45
Основной	175	"	"	"	"	"	175	"
Слѣстной.	82	83½	806	24	828	45	50	62½
Образной.	105	20	41	34	95	10	51	44
Экономической	"	"	"	"	"	"	"	"

О школъ кантонистовъ.

Къ 1 числу января 1861 года состояло кантонистовъ 28. Въ теченіе года поступило въ школу 6; убыль выдѣленный изъ школы на дѣйствительную службу во фронтъ 1. Состоитъ къ 1 числу января сего 1862 года 33. Изъ нихъ одинъ находится у волынскаго цеховаго мастера въ обученіи ламповому мастерству.

Кантонисты занимались по утвержденной программѣ слѣдующими предметами: закономъ Божіимъ, ариметикою, грамматикою, чистописаніемъ, пѣніемъ, музыкою, фехтованіемъ, гимнастикою и фронтовою службою. Съ настоящаго 1862 года, по приказанію командира экипажа введено преподаваніе географіи и русской исторіи, для чего куплены глобусъ и географическая карта Россійской Имперіи.

Въ лѣтнее время кантонисты находились въ казначействѣ:

На паровой яхтѣ «Александрія»	2
— — — «Штандартъ»	4
— — — «Стрѣльна».	2
— пароходъ «Онега»	2

На яхтѣ «Королева Викторія»	2
— » «Никса»	2
— » «Забава»	2

Оставшіеся въ школѣ кантонисты занимались пѣніемъ, гимнастикою и работою на участкѣ огорода, принадлежащаго школѣ.

По окончаніи кампаніи приступлено было къ ученію въ классахъ вышеозначеннымъ наукамъ.

Испытаніе въ наукахъ было произведено командиромъ экипажа, въ теченіе года два раза, предъ праздниками Св. Пасхи и Рождества Христова.

Кромѣ сего, кантонисты, назначенные къ выпуску изъ школы на дѣйствительную службу были проэкзаменованы комиссіею, назначенною приказомъ командира экипажа. Вообще успѣхи кантонистовъ были по всѣмъ частямъ весьма удовлетворительны.

Хозяйственная часть при производствѣ смотровъ командиромъ экипажа и начальникомъ 1-й гвардейской пѣхотной дивизіи, г. генералъ-адъютантомъ Гильденштуббе, была найдена, какъ о томъ было объявлено въ приказахъ, въ отличномъ состояніи.

О суммахъ школы кантонистовъ:

Собственно артельной суммы.

Къ 1 января 1861 года состояло	1218 р. 79 к.
<i>Поступило:</i> отъ раздѣла пѣвчихъ доходовъ	199 р. 6 к.
За выслугу морской провизіи	32 » — »
— Высочайшія морскія поѣздки	3 » — »
	234 р. 6 к.

Израсходовано: Выдано выключенному изъ школы на дѣйствительную службу кантонисту Павлу Боброву

Выдано выключеннымъ изъ школы на дѣйствительную службу въ 1860 году 4 кантонистамъ собственно артельныя ихъ деньги, принятія по книжкамъ изъ С.-Петербургской Сберегательной кассы въ 1861 году

Выдано въ пособие родителямъ кантониста Михаила Бакатина

	316 р. 78 к.
Состоить къ 1 января 1862 года	1136 р. 7 к.

Съѣстной суммы.

Къ 1 января 1861 года состояло	342 р. 19 к.
<i>Поступило:</i> На содержаніе лошади	
въ 1861 году	11 р. 11 к.
За проданный экономическій про-	
віантъ	88 » 50 »
За непроезжимую въ натурѣ соль.	7 » 74 ¹ / ₂ »
Проценты съ капитала собственно	
артельной суммы	— » 30 »
За переноску мундировъ и на ши-	
тье бѣлья и сапоговъ	96 » 8 »
Жалованья кантонистамъ	94 » 52 ¹ / ₂ »
За продовольствіе пищею прикоман-	
дированныхъ къ школъ 3-хъ телегра-	
фистовъ, всего за 206 дней, полагая	
за каждого въ сутки по 8 коп.	49 » 44 »
За заслуженную морскую провизію.	243 » 92 ¹ / ₂ »
— проданную экономическую ка-	
пусту	7 » — »
Отъ раздѣла пѣвческихъ доходовъ.	118 » 41 »
	717 р. 3 ¹ / ₂ к.

Израсходовано:

На содержаніе кантонистовъ	923 р. 32 ¹ / ₂ к.
— посѣвъ продуктовъ и на ого-	
родные инструменты	31 » 40 »
	954 р. 72 ¹ / ₂ к.
Состоитъ къ 1 января 1862 года	104 р. 50 к.

Образной суммы.

Къ 1 января 1861 года состояло	50 р. 67 к.
Поступило отъ раздѣла пѣвческихъ доходовъ	36 » 79 ¹ / ₂ »
Израсходовано на масло и свѣчи	30 р. 40 »
Состоитъ къ 1 января 1862 года	57 » 6 ¹ / ₂ »

Учебной суммы.

Состояло къ 1 января 1861 года	186 р. 74 ¹ / ₂ к.
Поступило отъ раздѣла пѣвческихъ доходовъ	405 » 54 »

Израсходовано:

На классныя принадлежности	49 р. 30 к.
— освѣщеніе въ добавокъ отпу-	
скаемаго отъ казны	21 » 68 ¹ / ₂ »

Жалованья учителямъ.	370 р. —	к.
Имъ же въ награду	65 » —	»
На окраску, ремонтъ кроватей, вѣс-		
сныхъ и кухонныхъ столовъ, окон-		
ныхъ рамъ и подоконниковъ и дру-		
гихъ вещей.	80 » 37	»
		586 р. 35 $\frac{1}{2}$ к.
Состоитъ къ 1 января 1862 года.	5 р. 93	к.
Сумма на ремонтъ пѣвческихъ кафтановъ.		
Состояло къ 1 января 1861 года.	— » 12	к.
Поступило отъ дѣлежа пѣвческихъ доходовъ . .	146 » 80	»
Израсходовано на ремонтъ пѣвческаго платья. .	58 » —	»
Состоитъ къ 1 января 1862 года.	88 » 92	»

Пѣвческіе доходы.

Въ теченіе 1861 года получено пѣвчими за пѣніе въ церквяхъ:

Отъ Морскаго Никольскаго собора	420 р. —	к.
Отъ Комитета для разбора и призрѣнія нищихъ .	370 » —	»
Отъ Двора Его Императорскаго Высочества Госу-		
даря Великаго Князя Константина Николаевича за		
декабрь мѣсяць	50 » —	»
Собрано по частнымъ приглашеніямъ пѣвчими .	1018 » —	»
Итого.	1858 р. —	»

Изъ сей суммы употреблено:

Въ расходъ.

На наемъ извозчиковъ	23 р. —	к.
--------------------------------	---------	----

Въ раздѣлъ:

Положено въ учебную сумму.	374 » —	» (*)
Отчислено въ сѣбстную сумму	84 » 75	»
На ремонтъ пѣвческаго платья	146 » 80	»
Малолѣтнимъ пѣвчимъ кантонистамъ изъ при-		
читающихся имъ процентовъ отъ раздѣла до-		
ходовъ:		
Записано въ собственно-артельную сумму .	199 » 6	»
Положено въ учебную сумму	6 » 54	» (**)
» » сѣбстную сумму	33 » 66	»
Выдано имъ на руки	15 » 16	»

(*) При раздѣлѣ, въ учебную сумму слѣдовало положить 25% съ 1835 р.—458 р. 75 к., но по недостаточности сѣбстной суммы, изъ нихъ отчислено 84 р. 75 коп. въ сѣбстную сумму.

Роздано взрослымъ пѣвчимъ находящимся на службѣ при экипажѣ, а равно и нанимаемымъ съ воли 938 р. 22 $\frac{1}{2}$ к.

Положено ими къ образу 36 * 79 $\frac{1}{2}$ *

Пѣвческіе доходы дѣлятся слѣдующимъ образомъ: по окончаніи каждаго мѣсяца изъ собранной пѣвчимъ суммы 25 $\frac{1}{2}$ отдѣляется въ учебную сумму, 8 $\frac{1}{2}$ на ремонтъ пѣвческаго платья, 14 $\frac{1}{2}$ малолѣтнимъ пѣвчимъ кантонпстамъ, и остальные 53 $\frac{1}{2}$ взрослымъ пѣвчимъ. Расчетъ этотъ съ 1862 года предполагается измѣнить.

Причитающіяся деньги малолѣтнимъ пѣвчимъ записываются въ приходъ въ собственнo-артельную сумму на имя каждаго изъ нихъ: а взрослымъ пѣвчимъ, находящимся на службѣ и приглашаемымъ съ воли выдаются каждаго мѣсячно на руки.

Въ помѣщеніи школы сдѣланы нѣкоторые измѣненія, а именно: вмѣсто старой, деревянной, открытой галереи, ведущей въ отхожее мѣсто, которая была причиною простудныхъ болѣзней, сдѣлана теплая, каменная галерея, а также вмѣсто деревяннаго отхожаго мѣста, построено каменное съ вентиляціонной печью.

Въ школѣ потолки выбѣлены, стѣны и полы окрашены отъ казны; оконныя же рамы съ подоконниками, классныя и кухонныя столы и кровати окрашены на сумму школы.

Съ части экипажнаго огорода, отдѣленной для школы кантонпствова, снято овощей: капусты 3 бочки, въ каждой по 40 ведеръ, картофелю 10 кулей и луку 2 куля, чего было съ избыткомъ достаточно на весь годъ и оставшаяся часть капусты продана.

Здоровье кантонпствова въ теченіе года было вполне удовлетворительно, занятія шли очень успѣшно.

Здоровье нижнихъ чиновъ.

Для сбереженія здоровья нижнихъ чиновъ и для поданія медицинскаго пособія, внезапно заболѣвающимъ, при казармахъ Гвардейскаго экипажа, съ 1853 года устроены временной лазаретъ на девять кроватей въ трехъ просторныхъ комнатахъ; постельное бѣлье, самыя постели и другія лазаретныя вещи получаютъ изъ Калиновскаго Морскаго госпиталя; медикаменты же отпущаются изъ запаснаго аптечнаго с.-петербургскаго магазина.

(**) При раздѣлѣ, въ собственнo-артельную сумму слѣдовало 14 $\frac{1}{2}$ съ 1835 р. 256 р. 90 к., но въ декабрѣ мѣсяцѣ выдано малолѣтнимъ съ раздѣла 12 $\frac{1}{2}$ вмѣсто 14 $\frac{1}{2}$, по случаю найма одного голоса съ воли. По недостаточности какъ учебной, такъ и сѣстной, изъ 254 р. 42 к. отдѣлено въ первую 6 р. 54 коп., а въ послѣднюю 88 руб. 66 коп.

Въ лазаретъ поступаютъ всѣ заболѣвающіе нижніе чины и кантонисты, для первоначальнаго пособія. По неизмѣннѣ въ лазаретѣ госпитальной порціи заболѣвающіе болѣзнями, требующими госпитальнаго леченія и діеты, отправляются въ госпитали: Калининскій Морской и л.-гв. Финляндскаго полка, а одержимые глазными и сыпными болѣзнями—во 2-й Военно-сухопутный. Затѣмъ остальные, какъ уже сказано выше, пользуются во временномъ лазаретѣ экипажными врачами.

Во временной лазаретъ въ 1861 году поступило: нижнихъ чиновъ Гвардейскаго экипажа 352 и кантонистовъ 45 человѣкъ. Изъ нихъ, на основаніи положенія о временныхъ лазаретахъ, отправлено въ госпиталь 103 человѣка нижнихъ чиновъ и 11 кантонистовъ. Оставалось для пользованія во временномъ лазаретѣ 283. Изъ нихъ: выздоровѣло 279 и осталось къ 1 января 1862 года 4.

Сверхъ того, въ лѣтніе мѣсяцы съ судовъ Гвардейскаго экипажа и промѣрныхъ партій было отправлено для пользованія въ разные госпитали 24 челов.

Итого изъ временнаго лазарета и съ судовъ, въ теченіе 1861 года, отправлено въ разные госпитали для пользованія 138 челов. Изъ нихъ выздоровѣло 109, умерло 12.

Къ 1 января 1862 года оставалось въ госпиталяхъ 17 человѣкъ.

Упомянутые 12 смертныхъ случаевъ были: отъ чахотки легкихъ 4, отъ тифозной горячки 3, отъ воспаленія легкихъ 4 и отъ нарыва въ печени 1.

Несчастные случаи: а) Первой промѣрной партіи, матросъ 2 роты Степанъ Акуловъ, 7 августа, въ 4 часа пополудни, пошелъ купаться на Черную рѣчку; по прошествіи двухъ часовъ боцманъ Поляковъ, отыскивая Акулова, нашелъ на берегу его платье; принятыми тотчасъ мѣрамп тѣло Акулова найдено въ рѣчкѣ, вблизи палатокъ, на глубинѣ 4 футъ; но не смотря на всѣ поданныя пособія, не могли возвратить его къ жизни.

б) Второй промѣрной партіи, матросъ 4 роты, Степанъ Тарасовъ, 30 августа, въ 6 часу утра, найденъ повѣсившимся на деревѣ, въ саду противъ Кронштадтскаго госпиталя. Причина, побудившая его повѣситься, неизвѣстна.

в) Переломовъ въ теченіе минувшаго года было два случая:

1) матросъ роты Его Высочества Мартъ Визинталь, 21 марта, на гимнастическомъ ученѣ, въ залѣ Главнаго Адмиралтейства, упалъ съ машины и при паденіи переломилъ правую ключицу. Больной вскорѣ выздоровѣлъ. 2) Матросъ 3 роты, Никита Саноговъ, 24 ноября, на ученѣ, въ казармахъ экипажа, во время прыганья чрезъ

козла, ударился объ него плечомъ и переломилъ правую ключицу. Больной также весьма скоро выздоровѣлъ.

Глазными болѣзнями, въ теченіе 1861 года заболѣло 7 человекъ, изъ нихъ отправлено въ госпитали 3, а прочіе 4 человека пользованы во временномъ лазаретѣ.

Цынготныхъ въ 1861 году въ Гвардейскомъ экипажѣ не было.

Одержимыхъ сифилисомъ отъ прошлаго года оставалось въ госпиталяхъ 9 челов.

Въ теченіе года той же болѣзню поступило въ госпитали 32 »

Изъ нихъ выздоровѣло 34 »

Осталось въ госпиталяхъ къ 1 января 1862 года . . . 7 »

Чтобы нижніе чины не скрывали сифилиса и другихъ наружныхъ болѣзней, и чтобы больные не задерживались въ командахъ, еженедѣльно дѣлается медицинскій осмотръ.

Больныхъ женъ нижнихъ чиновъ къ 1 января 1861 года оставалось въ госпиталяхъ 1, въ теченіе года заболѣло 34; изъ нихъ выздоровѣло 32, умерло: въ госпиталяхъ 1, на квартирѣ 1; осталось къ 1 января 1862 года 1.

Дѣтей нижнихъ чиновъ въ теченіе 1861 года заболѣло 59; изъ нихъ выздоровѣло 41, умерло 18.

Въ теченіе года привита предохранительная оспа дѣтямъ: мужскаго пола 20, женскаго пола 18.

Сравнительная вѣдомость о болѣзненности и смертности нижнихъ чиновъ за 1861 годъ.

Гвардейскаго экипажа.	Среднее списочное состояніе нижнихъ чиновъ.	Изъ нихъ заболѣло.	Умерло въ госпиталяхъ обыкновенныхъ болѣзней.	Смертность относится	
				Къ общему списочному состоянію.	Къ числу заболѣвшихъ.
Итого	1040	376	12	1 къ 86	1 къ 31

Въ видахъ сбереженія здоровья семействъ нижнихъ чиновъ, въ домѣ г. Высоцкой, занимаемомъ отъ морскаго вѣдомства, устроенъ родильный покой и при немъ состоитъ повивальная бабка г. Шарова, которая получаетъ содержаніе по назначенію экипажнаго коман-

дира изъ шефскаго жалованья (приблизительно до 50 руб. сер.) и пользуется помѣщеніемъ на казенной квартирѣ. Какъ въ родильномъ покоѣ, такъ и на квартирахъ, она обязана оказывать женамъ нижнихъ чиновъ пособіе при родахъ и въ другихъ женскихъ недугахъ.

Для подавія медпцинскаго пособія семействамъ женатыхъ нижнихъ чиновъ ежедневно очередной младшій врачъ посѣщаетъ дома, въ коихъ живутъ семейства и осматриваетъ всѣхъ приходящихъ, въ назначенномъ для того покоѣ; больныя, которыя въ случаѣ слабости или серьезнаго нездоровья не въ состояніи выходить, могутъ приглашать врача къ себѣ въ квартиру, извѣстивъ о томъ проживающаго въ домѣ фельдшера, обязаннаго обходить всѣ покон. Стѣпенное положеніе семействъ не позволило учредить до сего времени лазарета для женщинъ (кромѣ беременныхъ, помѣщающихся у повивальной бабки) и дѣтей. Предположенное перемѣщеніе проживающихъ въ домахъ женатыхъ нижнихъ чиновъ, принадлежащихъ Гвардейскому экипажу, позволитъ учредить упомянутый лазаретъ, о необходимости котораго, для сохраненія здоровья въ семействахъ, составляется подробное объясненіе для своевременнаго представленія высшему начальству.

Мѣры, принятія въ 1860 году къ сбереженію здоровья нижнихъ чиновъ, оказавшіяся вполне удовлетворяющими условіямъ гигиены, были въ точности соблюдаемы и въ нынѣшнемъ году, и заключались:

1) Въ строгомъ вниманіи и постоянной заботливости со стороны экипажныхъ врачей къ заболѣвающимъ и въ предупрежденіи вообще причинъ, могущихъ имѣть вредное вліяніе на здоровье нижнихъ чиновъ.

2) Въ наблюденіи частныхъ начальниковъ за чистотою въ казармахъ и опрятностію, за сохраненіемъ должной температуры въ покояхъ и за очищеніемъ воздуха; а также въ постоянномъ надзорѣ за доброкачественностью пищи и питья, приготовляемыхъ для нижнихъ чиновъ.

3) Въ дозволеніи, по указанію врачей, слабосильнымъ имѣть всегда при командѣ необходимый отдыхъ и въ соразмѣреніи вообще всѣхъ занятій, такимъ образомъ, чтобы нижніе чины имѣли всегда достаточно свободы и отдыха.

4) Въ наблюденіи, чтобы нижніе чины еженедѣльно бывали въ банѣ, а въ лѣтніе мѣсяцы купались, въ хорошую погоду, ежедневно.

Въ прилагаемой при семъ вѣдомости показана смертность ниж-

нихъ чиновъ экипажа въ послѣднія 10 лѣтъ и общая числительность экипажа въ это время

Года.	По списку состояло.	Умерло.
1852	1291	35
1853	1417	28
1854	1932	73
1855	2495	82
1856	2164	58
1857	1501	22
1858	1013	13
1859	1094	10
1860	1187	9
1861	1128	12

Поведеніе нижнихъ чиновъ.

Поведеніе нижнихъ чиновъ экипажа въ теченіе всего года было исполнѣе удовлетворительное; тѣлесныхъ наказаній не было, и только изрѣдка приходилось налагать дисциплинарныя наказанія, заключавшіяся: въ арестѣ, въ нарядѣ на службу не въ очередь, въ неувольненіи временно изъ казармъ п т. п. Всѣ налагаемыя такимъ образомъ наказанія объявлялись въ приказахъ по экипажу и по заведенному порядку читались при собраніи всѣхъ нижнихъ чиновъ; затѣмъ вносились по мѣрѣ вины въ ротные для экипажные штрафныя журналы, извлеченія изъ которыхъ представлялись при осмотрахъ, дѣлаемыхъ ротамъ или частямъ,—причемъ провинившіеся нижніе чины, занесенные въ штрафной журналъ, вызывались впередъ и при собраніи всѣхъ прочихъ нижнихъ чиновъ командиръ роты или части излагалъ свое мнѣніе касательно поведенія провинившихся и о мѣрѣ прощенія, котораго они заслуживаютъ.

Отданные подъ судъ въ продолженіе 1860 года 2 нестроевыхъ нижнихъ чиновъ наказаны въ теченіе 1861 года по конфирмаціямъ, послѣдовавшимъ по окончаніи дѣлъ въ военно-судной комисіи С.-Петербургскаго порта. Кромѣ ихъ, наказанъ по суду, произведенному при Кронштадтскомъ портѣ находившійся тамъ въ кадровой командѣ учебнаго артиллерійскаго корабля «Прохоръ», матросъ 2 статьи Симао-Паппо.

За дурное поведеніе переведены на службу во флотъ двое.

Бѣжавшихъ въ продолженіе прошлаго года не было.

Хозяйственная часть экипажа (*).

Все довольствіе на гг. офицеровъ и нижнихъ чиновъ, хозяйственный комитетъ требовалъ и получалъ отъ Морскаго министерства.

Хозяйственный комитетъ состоитъ изъ председателя, одного изъ штабъ-офицеровъ экипажа, четырехъ членовъ и двухъ кандидатовъ изъ оберъ-офицеровъ. Какъ председатель, такъ равно члены и кандидаты, избраны обществомъ всѣхъ гг. офицеровъ по баллотировкѣ, и особеннаго содержанія, бромѣ жалованья и квартирныхъ по чину, не получаютъ.

1 января 1861 года председателемъ былъ капитанъ-лейтенантъ Эйлеръ, членами: капитанъ-лейтенантъ Денисьевъ, лейтенанты Осетровъ и Гирсъ и штабъ-капитанъ Кокоскинъ; кандидатами—лейтенанты Барташевичъ и Веселаго.

Въ продолженіе 1861 года въ составѣ хозяйственнаго комитета послѣдовала слѣдующая перемѣна: на основаніи положенія о хозяйственномъ комитетѣ, за прослуженіемъ срока вмѣсто председателя капитанъ-лейтенанта Эйлера и двухъ членовъ, капитанъ-лейтенантовъ Денисьева и Осетрова, избраны вновь и поступили въ должности 16 мая, председателемъ комитета капитанъ-лейтенантъ Денисьевъ, членами: лейтенанты: Гирсъ, Барташевичъ и Веселаго, а кандидатами: лейтенантъ Пазухинъ и артиллерійскій капитанъ Коршунъ.

Въ теченіе 1861 года дѣлопроизводство и отчетность въ хозяйственномъ комитетѣ производилась на точномъ основаніи правилъ, объявленныхъ въ циркулярѣ Канцеляріи Морскаго министерства, отъ 26 іюля 1837 года за № 1198, и раздѣлялась на: а) казначейскую веденную штабъ-капитаномъ Кокоскинымъ; б) провіантскую, веденную комиссаромъ титулярнымъ совѣтникомъ Моляровскимъ, и в) артиллерійскую веденную содержателемъ губернскимъ секретаремъ Савельевымъ.

Казначейская часть.

Состояніе денежныхъ суммъ въ 1861 году.

1) Штатныхъ суммъ:

Отъ 1860 года къ 1 января 1861 года въ остаткѣ не имѣлось:
Поступило въ теченіе 1861 года 86 378 р. 36 к.

Въ расходъ употреблено: за 1860 годъ.

На выдачу чинамъ, причисленнымъ для довольствія:

На жалованье и квартирные	224 р. 8 к.
— прибавочное жалованье	11 » 41 »

(*) Часть эта состоитъ въ вѣдѣніи хозяйственнаго комитета изъ офицеровъ экипажа.

На столовые.	54 р. 80 к.
— уплату «офіискому провіантскому магазину Военнаго министерства за сухопутный про- віантъ, забранный нижними чинами ластовой полуроты.	38 » 78½ »

За 1861 годъ.

На жалованье штатное:

Чинамъ Гвардейскаго экипажа. 28 456 р. 68 к.	
Причисленнымъ для доволь- ствія гг. генераламъ, штабъ и оберъ-офицерамъ.	13 204 » 4 »
	41 660 » 72 »

П р и б а в о ч н а г о:

Чинамъ Гвардейскаго экипажа. 5 562 р. 35½ к.	
Причисленнымъ для довольствія. 4 625 » 22 »	
	10 187 » 57½ »

С т о л о в ы я:

Чинамъ Гвардейскаго экипажа. 3 879 р. 14 к.	
Причисленнымъ для довольствія 2 368 » 8 »	
	6 247 » 22 »

К в а р т и р н ы я:

Чинамъ Гвардейскаго экипажа. 5 050 р. 27 к.

Причисленнымъ для довольствія. 7 280 » 2 »	
	12 330 » 29 »

На пособіе солдатскимъ дѣтямъ.	320 » 91 »
— именные нижнимъ чинамъ	632 » 10 »
— приварочныя	7 663 » 50 »
— содержаніе двухъ лошадей	311 » 48 »
— соль кантонистамъ	7 » 75 »
— перевозку въ загородныя мѣста провіанта	10 » 40 »
— канцелярскіе расходы	114 » 25 »
— прогоны и кормовыя нижнимъ чинамъ.	18 » — »
— провозъ въ мызу Стрѣльна, для музыкан- товъ хлѣба печенаго и багажа.	39 » 85 »
На разъѣзды и прогоны офицерамъ	77 » 33 »
— заготовленіе галуновъ и тесьмы гарусной.	905 » 76 »
— — тонкаго полотна на рубахи для гребцовъ на катера	112 » 40 »
Въ годовой мундиръ	469 » 5 »
— — ремонтъ на безсрочныя вещи	597 » 52 »
На шитье мундирныхъ вещей	437 » 27 »

Сдано въ Казначейство Морскаго министерства:

Жалованья штатнаго	9 р. 70	к.
Имѣнныхъ денегъ	— » 60	»
Квартирныхъ денегъ	53 » 76	»
Столныхъ	1 052 » 47	»
Приварочныхъ	2 792 » 50	»
На соль	2 » 98	»
Кормовыхъ	— » 65	»
Въ годовой мундиръ нижнихъ чиновъ. . .	8 » 25	»
Всего въ расходѣ	86 378 р. 36	к.

Въ остаткѣ къ 1 января 1862 года не имѣется.

За исключеніемъ же содержанія на причисленныхъ къ экипажу для довольствія гг. генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ, и сданныхъ обратно въ Казначейство Морскаго министерства, содержаніе собственно Гвардейскаго экипажа на наличное комплектное число гг. генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ и нижнихъ чиновъ, будетъ только. . 54 686 р. 80 к.

2) О суммахъ за кампанію на судахъ:

Въ приходѣ состояло:

Поступило въ теченіе кампаніи 1861 года изъ Коммисаріатскаго департамента Морскаго министерства, на 1861 годъ:

На порціоны	37 р. 60 »
За морскую провизію	1 800 » 53 »

Всего въ приходѣ. . . 1 838 р. 13 к.

Въ расходъ употреблено:

Выдано на 1861 годъ: на порціоны	37 р. 60 »
За морскую провизію: за вооруженіе	36 » 40 »
— разруженіе	20 » 1 »
— кампанію	1 744 » 12 »

Всего въ расходъ. . . 1 838 р. 13 к

Въ остаткѣ къ 1 января 1862 года неимѣется.

3) О суммѣ шефскаго жалованья.

Въ приходѣ состояло:

Осталось отъ 1860 года къ 1 января 1861 года.	174 р. 80 к.
Поступило на 1861 годъ	1 118 » 12 »
Всего въ приходѣ.	1 292 р. 92 к.

Въ расходѣ употреблено:

Въ награду за службу и пособіе разнымъ чинамъ Гвардейскаго экипажа	550 » 50 »
Экипажной повивальной бабкѣ: въ награду за службу	50 » — »
Ей же, на провіантъ и освѣщеніе	14 » 40 »
Священнику за преподаваніе всѣмъ нижнимъ чи- намъ экипажа Закона Божія	63 » — »
Священно-служителямъ за молебень и освященіе святою водою	10 » — »
На винную порцію нижнимъ чинамъ экипажа въ награду	109 » 42 »
Имъ же на пироги	80 » 13 »
На проѣздъ капельмейстеру музыки въ Стрѣльну для обученія музыкантовъ	16 » 50 »
На проѣзды нижнимъ чинамъ, посылаемымъ въ загородныя мѣста по дѣламъ службы	19 » 21 »
За заводку и исправленіе экипажныхъ часовъ, го- довая плата	15 » — »
За фехтовальное оружіе и принадлежности: для гг. офицеровъ	27 » — »
То же, для кантонистовъ	44 » — »
Учителю за преподаваніе гг. офицерамъ уроковъ фехтованія	44 » — »
За глобусъ и шкафъ въ школу кантонистовъ	12 » 50 »
Учителямъ музыки: на корнетъ, трубъ и фоготъ, гг. Шеферу и Шмиту	22 » — »
На шелковыя ленты, съ падицами золотыми бук- вами на круглыя шляпы гребцамъ Царскихъ кате- ровъ и пароходовъ	137 » 40 »
На матеріалы для постройки кожаныхъ башма- ковъ гребцамъ катера и гички Его Высочества Ге- нералъ-Адмирала	22 » 30 »
За киверъ для образца Гвардейскаго экипажа	1 » 20 »

На матеріалы для отдѣлки казначейскаго ящика	13 р. 6 к.
— припасы для больныхъ нижнихъ чиновъ, находившихся въ экипажномъ лазаретѣ	10 » 23 »
На клеенку для родильнаго покоя	2 » 40 »
За бумагу на книги для горнистовъ	2 » 10 »
— 60 экземпляровъ изложенія 4-хъ арифметическихъ правилъ, для обученія нижнихъ чиновъ	3 » — »
За 10 экземпляровъ печатнаго приказа военнаго министра за № 186 въ роты	1 » 50 »
Выдано на погребеніе умершей жены музыканта Савельева	10 » — »
На разные матеріалы для артиллерійскихъ чертежей, орудій и станковъ въ роты	59 » 94 »
На канцелярскія принадлежности для производства письменныхъ дѣлъ	190 » 63 »
На рапортчики печатныя:	
Для дежурнаго офицера по экипажу	7 » — »
— — — — — врача	4 » 50 »
Всего въ расходѣ	1 292 р. 92 к.

Въ остаткѣ къ 1 января 1862 года не имѣется.

4) О суммѣ за переноску мундировъ.

Для обращенія въ ротныя сѣстныя артели, на основаніи Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ по отдѣльному гвардейскому корпусу, отъ 24 іюля 1837 года за № 110.

Въ приходѣ состояло:

Осталось отъ 1860 года къ 1 января 1861 года	5 084 » 3 »
Итого въ приходѣ	5 084 р. 3 к.

Въ расходѣ употреблено:

Выдано въ роты и команды Гвардейскаго экипажа на 1861 годъ	2 538 » 20 »
Итого въ расходѣ	2 538 р. 20 к.

Въ остаткѣ къ 1 января 1862 года	2 545 » 83 »
--	--------------

5) О суммѣ Михайловскаго капитала, составленная изъ офицерами Гвардейскаго экипажа въ 1854 году.

Въ приходѣ состояло:

Оставалось отъ 1860 года къ 1 января 1861 года и находится для приумноженія процентами въ Государственномъ банкѣ	600 руб.
--	----------

Получено изъ Государственнаго банка на капиталъ за прошлый годъ процентовъ	12 руб.
Всего въ приходѣ	612 руб.

Въ расходъ употреблено:

Выдано пансіонеру боцману Гвардейскаго экипажа Безину въ память въ Бозѣ почивающаго Е. И. В. Великаго Князя Михаила Павловича	12 руб.
Всего въ расходѣ	12 руб.
Въ остаткѣ къ 1 января 1862 года	600 руб.

6) О суммѣ экипажно-ремонтной.

Въ приходѣ состояло:

Оставалось отъ 1860 года къ 1 января 1861 года. 2 051 р. 3¹/₄ к.

Поступило на 1861 годъ:

Изъ С.-Петербургской Коммисаріатской комисіи Военнаго министерства на содержаніе одной брички, для возки больныхъ, ремонту	6	>	83	>
Отъ начальника коммисаріатской части С.-Петербургскаго порта	697	>	52	>
Изъ Артиллерійскаго управленія Морскаго министерства	575	>	30 ¹ / ₂	>
Изъ С.-Петербургской Городской Думы, на пожарный инструментъ	40	>	20	>
Поступило за проданный старый мѣдный негодный музыкантскій инструментъ	21	>	—	>
Итого въ приходѣ	3 391	р.	89 ¹ / ₄	к.

Въ расходъ употреблено:

На исправленіе оружія и аммуничныхъ вещей	168	р.	15	к.
— патронную бумагу и матеріалы для патроновъ	20	>	42 ¹ / ₂	>
— устройство мишеней для стрѣльбы въ цѣль	26	>	97	>
— окраску оружія	19	>	35	>
— исправленіе музыкантскаго инструмента	232	>	6	>
— передѣлку музыкантскаго инструмента по новому камертону	364	>	—	>
На покупку вновь музыкантскаго инструмента	529	>	50	>
— — — разныхъ аммуничныхъ вещей	291	>	81 ¹ / ₄	>
— — — двухъ швейныхъ машинъ	241	>	—	>

оф.

4

На передѣлку збрун къ лазаретной брчкѣ	33 р. — к.
— исправленіе и окраску 4-хъ браиспойтовъ п всего пожарнаго инструмента	141 » 36 »

Итого въ расходѣ 2 067 р. 63 к.

Въ остаткѣ къ 1 января 1862 года 1 324 » 26 1/2 »

7) О суммѣ заработанныхъ денегъ въ адмиралтействахъ, слѣдующихъ
нижнимъ чинамъ машинной команды:

Поступило въ 1861 году изъ Кораблестроитель-
наго департамента. 28 р. 3 1/2 к.

Итого въ приходѣ 28 р. 3 1/2 к.

Въ расходѣ: выдано нижнимъ чинамъ 28 » 3 1/2 »

Въ остаткѣ къ 1 января 1862 года неимѣется.

8) *Переходящихъ суммъ, поступившихъ отъ ротъ и частей Гвар-
дейскаго экипажа, равно и изъ другихъ мѣстъ въ 1861 году.*

Въ приходѣ состояло:

Оставалось отъ 1860 г. къ 1 января 1861 г. 357 р. 5 1/4 к.

Поступило въ 1861 г.

Собственно артельной суммы	7549 » 29 1/2 »
Съѣстной суммы	2571 » 40 1/2 »
Образной суммы	94 » 1 »
Приварочныхъ	63 » 53 1/2 »
Караульныхъ порціоновъ	177 » 10 1/2 »
Жалованной и иманиншой	279 » 41 1/2 »
Наградныхъ	835 » 94 »
Преміи за стрѣльбище	43 » 50 »
За морскія заслуженности	1048 » 84 3/4 »
» постройку мундирныхъ вещей	9 » 60 1/2 »
» переборку дровъ понтонымъ паркомъ гвар- дейскаго пѣхотнаго корпуса	13 » 40 »
На экипировку единовременно	114 » 14 »
За огороженное мѣсто	8 » 83 1/4 »
Пожертвованныя на устроеніи на Кавказѣ Крестовоздвиженскій монастырь	15 » 6 »

Всего въ приходѣ 13 175 р. 65 к.

Въ расходѣ употреблено:

Собственно артельной суммы:

Внесено въ С.-Петербургскую Сберегательную
кассу на книжки нижнимъ чинамъ 6046 р.

Отослано на переведенныхъ во флотъ и лас-
товые экипажи 124 » 34 к.

Отослано въ разныя мѣста послѣ умершихъ, по духовному завѣщанію	87 р. 10 к.
Выдано въ роты экипажа на выдачу нижнимъ чинамъ, уволеннымъ отъ службы и въ продолжи- тельные отпуска	1291 « 85% »

Выдано въ роты:

На продовольствіе, съѣстной суммѣ	2571 » 40% »
Образной суммѣ	94 » 1 »
Приварочной суммѣ	63 » 53% »
Караульныхъ порціоновъ	177 » 10% »
За морскія заслуженности	1048 » 84% »
» огородное мѣсто	3 » 33% »
Наградныхъ	835 » 94 »
На преміи за стрѣльбу	43 » 50 »
За постройку мундирныхъ вещей	9 » 60% »
На экипировку кондуктору корпуса морской артиллеріи Шлякову	114 » 14 »
Отослано на разныя суда на выдачу жалованья и именныхъ денегъ	279 » 41% »
Отправлено въ штабъ Отдѣльнаго Гвардейскаго корпуса за переборку дровъ	13 » 40 »
Отправлено къ іеромонаху Рувиму Крестовоз- движенской обители на Кавказѣ	15 » 6 »

Всего въ расходѣ . . 12818 р. 59% к.

Въ остаткѣ къ 1 января 1862 года . . . 357 » 5% »

На обмундированіе нижнихъ чиновъ Гвардейскаго экипажа, мун-
дирныя матеріалы на 1861 годъ были приняты, по распоряженію
начальника комиссаріатской части С.-Петербургскаго порта, изъ
с.-петербургскихъ мундирныхъ магазиновъ.

Въ теченіе 1861 года построено было въ экипажной швальнѣ
для нижнихъ чиновъ мундирныхъ вещей: Гвардейскому экипажу
мундировъ съ брюками 967, фуражекъ 859, шинелей 57, ру-
бахъ синихъ фланелевыхъ 829, рубакъ бѣлой бумажной ткани
2895, брюкъ лѣтнихъ бѣлой бумажной ткани 965. Машинной
командѣ: мундировъ широкихъ 59, брюкъ суконныхъ 132, шинелей
8, фуражекъ 131, рубакъ фланелевыхъ синихъ 106, рубакъ
бѣлыхъ бумажной ткани 393, брюкъ лѣтнихъ бумажной ткани 131,
и рабочихъ рубакъ съ брюками 36.

Ротное хозяйство.

Система ротнаго хозяйства осталась безъ измѣненія: изъ при-
лагаемыхъ вѣдомостей можно видѣть приходъ и расходъ всѣхъ рот-
ныхъ суммъ.

Вѣдомость о состояніи собственно-артельной суммы нижнихъ чиновъ экипажа.

	Состояло къ 1-му января 1861 года.		Въ теченіе года.				Состоятъ къ 1-му января 1862 года	
			Поступило.		Израсходо- вано.			
	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
Роты Его Высочества . . .	4127	75	602	70	654	50	4075	95
2 роты	3885	»	555	48	474	»	3966	48
3 —	3590	»	946	22	656	25	8879	97
4 —	3857	25	948	60	693	»	4112	85
Музыкантской команды. . .	1584	75	175	70	308	»	1402	45
Команды писарей	210	»	3	»	42	»	171	»
Ластовой полуроты.	4198	»	986	50	1403	»	3731	50
Школы кантонистовъ. . . .	1218	79	234	6	316	78	1136	7
Машинной команды	1104	33	307	40	92	50	319	23
Всего	23725	87	4709	66	4640	3	23795	50

Вѣдомость о приходѣ и расходѣ сѣстныхъ и основныхъ суммъ, состоящихъ въ ротахъ.

Роты Его Высочества . . .	2209	19	2370	38½	2833	21	1746	36½
2 роты	2264	15½	2504	81½	3273	97½	1491	99½
3 —	1697	33½	2597	24½	2832	52	1462	5½
4 —	2304	15½	2554	84	3442	95½	1416	4
Музыкантской команды. . .	247	83½	806	24	828	45	225	62½
Команды писарей.	140	»	324	40½	368	28½	96	12
Ластовой полуроты.	2289	92½	1190	34	1502	98	1977	28½
Школы кантонистовъ. . . .	342	19	717	3½	954	72½	104	50
Машинной команды	663	83½	1371	95½	1382	28½	653	50½
Всего	12158	61½	14437	25½	17419	38½	9176	48½

Вѣдомость о состояніи образной суммы нижнихъ чиновъ.

	Состояло къ		Въ теченіе года.				Состоитъ къ	
	1-му января						1-му января	
	1861 года.		Поступило.		Израсходо- вано.		1862 года.	
	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
Роты Его Высочества . . .	157	35	138	14	134	90 $\frac{1}{2}$	160	45 $\frac{1}{2}$
2 роты	87	21	47	8	27	58 $\frac{1}{2}$	106	70 $\frac{1}{2}$
3 —	109	72 $\frac{1}{2}$	45	38 $\frac{1}{2}$	43	40	111	71
4 —	135	44 $\frac{1}{2}$	29	19	53	97	110	66 $\frac{1}{2}$
Музыкантской команды . .	105	20	41	34	95	10	51	44
Команды писарей	4	84	24	22	23	48	5	58
Ластовой полуроты	156	28 $\frac{1}{2}$	17	81 $\frac{1}{2}$	19	87	154	23
Школы кантонистовъ . . .	50	67	36	79 $\frac{1}{2}$	30	40	57	6 $\frac{1}{2}$
Машинной команды	88	"	120	52 $\frac{1}{2}$	190	50	18	2 $\frac{1}{2}$
Всего	894	72 $\frac{1}{2}$	500	36 $\frac{1}{2}$	619	21	775	87 $\frac{3}{4}$

О Т Ч Е Т Ъ

О ПЛАВАНІИ ПРАКТИЧЕСКАГО ОТРЯДА ВИНТОВЫХЪ КОРАБЛЕЙ

ПОДЪ ФЛАГОМЪ КОНТРЪ-АДМИРАЛА БЕРЕНСА

ЗА КАМПАНИЮ 1861 ГОДА.

По приказанію Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, сообщенному въ приказѣ г. главнаго командира Кронштадтскаго порта отъ 3-го апрѣля 1861 года, я назначенъ начальникомъ отряда винтовыхъ кораблей, составлявшаго часть практической эскадры Балтійскаго флота, подъ общей командою вице-адмирала фонъ-Шанца.

Штабъ мой составлялп: *флагъ-капитанъ*, командиръ корабля «Синопъ», капитанъ 1 ранга Ендогуровъ.

Флагъ-офицеръ, 6-го фл. эк. мичманъ Палтовъ 1-й.

Фламандскіе офицеры по отряду: корпуса флотскихъ штурмановъ подполковникъ Клетъ; корпуса морской артиллеріи, старшій артиллер. офицеръ на кораблѣ «Ретвизанъ», капитанъ Гавриловъ; корпуса инженеръ-механиковъ, старшій механикъ на кораблѣ «Синопъ», штабсъ-капитанъ Виллерсъ.

СОСТАВЪ ПРАКТИЧЕСКАГО ОТРЯДА ВИНТОВЫХЪ КОРАБЛЕЙ.

№ № экипа- жей.	Имена судовъ и командировъ.	Ч и с л о ч и н о в ъ				Ч и с л о	
		Штабъ- офице- ровъ.	Оберъ- офице- ровъ.	Воспи- танни- ковъ.	Ниж- нихъ чиновъ.	Пу- шекъ.	Паровыхъ силъ машин.
	При флагманѣ.	1	1	»	2	»	»
4	КОРАБЕЛЬ «РЕТВИЗАНЪ». Капитанъ 1-го ранга баронъ Таубе	3	18	35	810	84	500
9	КОРАБЕЛЬ «ЦЕСАРЕВИЧЪ». Капитанъ 1-го ранга Сте- ценко	3	17	39	922	135	800

17	КОРАБЛЬ «СІНОПЪ». Капітанъ 1-го ранга Ен- дугуровъ	4	23	46	972	131	300
18	КОРАБЛЬ «ВОЛА». Капітанъ 1-го ранга То- бизинъ	3	20	35	760	84	500
1	КОРАБЛЬ «ИМПЕРАТОРЪ НИ- КОЛАЙ I-й» (*). Капітанъ 1-го ранга Изыль- метьевъ	»	»	»	»	»	»
Итого . .		14	79	155	3466	434	2600

Весь отрядъ первоначально долженъ былъ собраться на кронштадтскомъ рейдѣ. Корабли «Синопъ» и «Цесаревичъ» и Императоръ Николай I, готовились къ походу въ Кронштадтскомъ, а «Вола» и «Ретвизанъ» въ Ревельскомъ портѣ. Послѣдніе пришли съ зимовки въ Кронштадтъ 24-го мая, а 27-го корабль «Синопъ» и 30-го корабль «Цесаревичъ» вышли на рейдъ.

31-го мая я поднялъ флагъ свой на кораблѣ «Синопъ».

Имѣя въ отрядѣ 100 пушечные корабли со вновь-поставленными и неиспытанными еще машинами, я предполагалъ, руководствуясь соображеніями начальника практической эскадры Балтійскаго флота, одобренными Государемъ Великимъ Княземъ Генералъ-Адмираломъ, раздѣлить практическія занятія отряда на два отдѣльные періода:

1) На испытаніе кораблей по паровой части, чтобы убѣдиться въ полной ихъ исправности и не окажется ли какихъ-либо несовершенствъ въ механизмахъ, которыя бы могли потребовать новыхъ работъ въ машинѣ; и 2) на парусныя и боевыя упражненія.

Мелководіе большаго кронштадтскаго рейда, которое не позволило, сначала же плаванія, кораблямъ «Синопъ» и «Цесаревичъ» взять полнаго запаса угля (а слѣдовательно, не дало возможности 100 пуш. кораблямъ сѣсть въ полномъ грузу) и позднее изготовленіе этихъ кораблей къ выходу въ море, заставили меня начать занятія отряда съ парусныхъ и артиллерійскихъ учений; въ то же время

(*) Корабль «Императоръ Николай I-й», о 111 пуш. и 600 сильной машины, подъ командою капитана 1 ранга Изыльметьева, былъ выведенъ изъ дока юня 1 дня, и хотя предназначался плавать въ отрядѣ, но при ономъ вовсе не находился, продолжая все это работы вооруженія въ Кронштадтской гавани.

предписано г.г. командирамъ, каждый разъ, когда случится имъ быть подъ парами (при входѣ или выходѣ изъ порта), пополнять результатами наблюдений надъ машинами,—предварительно мною данную имъ программу испытаній механизмовъ.

Состоящему при мнѣ корпуса инженеръ-механиковъ штабсъ-капитану Виллерсу предписалъ познакомиться въ подробности съ системою всѣхъ машинъ судовъ ввѣреннаго мнѣ отряда, чтобы быть въ состояніи объяснить во всякое время, по востребованію моему, всѣ техническіе вопросы, могущіе встрѣтиться по машинѣ.

Для успѣшнѣйшаго же образованія машинистовъ и кочегаровъ, класса людей, въ которомъ правительство (за неимѣніемъ пароваго коммерческаго флота) всегда будетъ ощущать недостатокъ, я далъ командирамъ судовъ ввѣреннаго мнѣ отряда правила, собранныя мною какъ изъ различныхъ руководствъ, такъ и отъ лицъ, пользующихся у насъ авторитетомъ практическихъ механиковъ, и предписалъ имъ обратить особенное вниманіе на образованіе въ предстоящее плаваніе наибольшаго числа машинистовъ и кочегаровъ, для достиженія чего, едва ли не какъ главной цѣли, правительство разрѣшаетъ расходовать значительное количество цѣннаго топлива.

По мѣрѣ готовности кораблей къ выходу въ море, они опредѣляли на кронштадтскомъ рейдѣ девицію своихъ компасовъ, которая вообще на всѣхъ судахъ отряда оказалась весьма незначительною (*):

Въ это же время, вслѣдствіе предписанія г. главнаго командира Кронштадтскаго порта, я откомандировалъ корабль «Ретвизанъ» въ Гельсингфорсъ для перевозки финскаго стрѣлковаго баталіона.

По случаю погрузки угля и приѣма провизіи на рейдѣ кораблями «Синопъ» и «Цесаревичъ», имѣя въ виду еще нескорое плаваніе въ составѣ цѣлаго отряда, я отправилъ корабль «Вола» для практическаго плаванія подъ парусами къ Красной горкѣ, предписавъ ему произвести самое тщательное испытаніе надъ опрѣснительнымъ аппаратомъ, для вѣрнаго вывода, какое количество опрѣсненной воды можетъ дать аппаратъ въ одинъ часъ времени и какъ велика окажется цѣнность одного ведра дистиллированной воды.

Осмотрѣвъ съ командирами кораблей «Синопъ» и «Цесаревичъ» на сѣверномъ фарватерѣ положеніе вѣхъ пробной мили, сперва на кораблѣ «Синопъ», а потомъ на кораблѣ «Цесаревичъ», ходилъ я вмѣстѣ съ комиссіею Кораблестроительнаго Техническаго комитета и главнымъ механикомъ Балтійскаго флота, г. Ламбертомъ, сначала

(*) Что видно изъ приложенной таблицы въ концѣ отчета.

въ море къ Сескару, для испытанія механизма (постепенно доводя его до полного хода машины), а потомъ на пробную милью для опредѣленія наибольшей скорости корабля.

РЕЗУЛЬТАТАМИ ПРОВЫ БЫЛО:

Для корабля Синопъ:

При углубленіи ахтеръ-штевня	26 ф. 10 д.
форъ-штевня	23 — 9 —
Давленіе пара	11 фунт. и
при 44-хъ оборотахъ винта въ минуту, часовая скорость была	10,375 узл.

При плохомъ управленіи огнями непривычныхъ еще кочегаровъ и худомъ качествѣ угля, машина дѣйствовала совершенно удовлетворительно.

Для корабля Цесаревичъ:

При углубленіи ахтеръ-штевня	27 ф. 6 д.
форъ-штевня	25 — 9 —
Давленіе пара	19 фунт. и
отъ 51 до 53 оборотовъ винта въ минуту, корабль имѣлъ ходу	11,203 узла.

При лучшемъ управленіи огнями тѣмъ на кораблѣ «Синопъ» и ньюкэстльскомъ углѣ хорошаго качества, машина дѣйствовала удовлетворительно.

Изъ этихъ опытовъ видно, что «Синопъ», по неопытности кочегаровъ на пробной милѣ, не могъ нагнать болѣе 11 фунт. пару, а потому винтъ не дѣлалъ болѣе 44 оборотовъ; тогда какъ на пути къ Сескару, при 17 фунт. пару и 52 оборотахъ, онъ имѣлъ по лагу ходу $11\frac{1}{2}$ узловъ. Дальнѣйшіе опыты какъ въ теченіе кампаніи, такъ и въ присутствіи Его Высочества Генераль-Адмирала показали, что ходкость кораблей, при одинаковыхъ условіяхъ дѣйствія машины, совершенно одинакова.

12 іюня отправилъ я корабль «Вола», а 13-го корабль «Ретвизанъ», для практическаго плаванія подъ парусами въ Ревель, гдѣ они должны были озаботиться изготовленіемъ щитовъ на о-въ Карлъ, для будущей пальбы въ цѣль и ожидать моего прихода.

Корабли же «Синопъ» и «Цесаревичъ» продолжали заниматься снятіемъ подшпигниковъ (въ которыхъ мѣткій металлъ на пробѣ ма-

шины расплавился) для отправленія ихъ на заводъ и заливки вновь этимъ металломъ.

Въ это время Е. И. В. Генераль-Адмиралъ позволилъ посѣтить и осматривать оба корабля.

16 іюня отправилъ я корабль «Цесаревичъ» для практическаго плаванія въ Ревель. Снявшись съ якоря и проходя между баканами пространство рейда, гдѣ значится глубина $4\frac{3}{4}$ сажени (28 футъ), корабль сигналомъ далъ знать, что коснулся грунта. Спросивъ немедленно у бронштадтскаго телеграфа высоту воды на барѣ, оказалось, что она 10-ю дюймами ниже ординарной, а бакъ корабль «Цесаревичъ» спдѣлъ въ то время ахтеръ-штевень 27 фут. 6 дюймъ, значить, для свободнаго прохода его, воды на барѣ недоставало 4 дюйма.

Обстоятельство это показало, что корабли «Синопъ» и «Цесаревичъ», не будучи даже и въ полномъ грузу, безъ предварительной справки о высотѣ воды, не всегда могутъ разсчитывать свободно пройти мелководіе ($4\frac{3}{4}$ саж. глубины на пространствѣ 200 саж.) между баканами бронштадтскаго рейда.

По окончаніи работъ въ машинѣ, корабль «Синопъ» 21 іюня прибылъ въ Ревель.

Только отсюда начинается общее плаваніе отряда, который, по мѣрѣ готовности судовъ въ различное время, до сихъ поръ не могъ плавать соединенно.

Давъ, послѣ усиленныхъ работъ вооруженія, освѣжиться командамъ на берегу,—съ разсвѣтомъ 24 іюня, я съ вѣренными мнѣ отрядомъ ушелъ съ ревельскаго рейда для крейсерства въ Балтійское море, между Готландомъ и Дагероротомъ.

Чтобы доставить возможность г.г. командирамъ лучше ознакомиться съ вѣренными имъ судами и командою, и дать время завести должный судовоіи порядокъ, я каждое утро поднималъ сигналъ *лабировать по способности, не теряя изъ вида адмирала*, заранѣе объявивъ въ приказахъ, что по этому сигналу командиры имѣютъ право занимать команду по своему усмотрѣнію, паруснымъ и артиллерійскимъ учепьемъ.

Въ 8 же часовъ вечера отрядъ приближался къ адмиралу, стропился въ ордеръ похода и, чтобы дать на ночь полное отдохновеніе командамъ, брать два рифа у марселей.

Въ это крейсерство на кораблѣ «Ретвизанъ» оказалось поврежденіе въ гротъ-салингѣ; послѣ снѣгъ сигналомъ разрѣшеніе спустить стеньгу для перемѣны салинга, оцъ чрезъ 6 часовъ времени окон-

чилъ уже работу и былъ на своемъ мѣстѣ подѣ тѣми же парусами, какъ и отрядъ.

По приходѣ отряда въ Гельсингфорсъ, съ цѣлію принять полный запасъ угля, я встрѣтилъ затрудненіе приступить тотчасъ же къ этой работѣ за неимѣніемъ грузовыхъ угольныхъ лодокъ, занятыхъ въ то время отрядомъ канонирскихъ лодокъ, который соединился здѣсь въ полномъ составѣ, подѣ начальствомъ контръ-адмирала Бутакова.

Въ тотъ же день пришелъ на гельсингфорскій рейдъ Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ на пароходо-фрегатѣ «Рюрикъ» и отрядъ парусныхъ яхтъ съ Великими Князьями Алексѣемъ Александровичемъ и Николаемъ Константиновичемъ подѣ брейдъ-вымпеломъ контръ-адмирала Посѣта.

Е. И. В. Генераль-Адмиралъ посѣтилъ корабли «Вола» и «Ревтвизанъ», причемъ изволилъ приказать кораблямъ этимъ по окончаніи плаванія зайти въ Кронштадтъ, для перемѣны 30 фунт. артиллеріи на 36 ф. и постановки бакового 60 фунт. № 1-й орудія. Также велѣлъ имъ забрать отъ порта всѣ запасныя по механизму вещи и всѣ необходимыя по вооруженію матеріалы, чтобы быть въ совершенной готовности, во всякое время, по востребованію, выйти въ боевомъ порядкѣ изъ Ревеля по назначенію, не заходя въ Кронштадтъ.

На другой день Его Высочество посѣтивъ корабль «Синопъ», отдалъ приказаніе устроить со всѣхъ военныхъ судовъ, стоящихъ на гельсингфорскомъ рейдѣ, состязаніе шлюпокъ на греблѣ. Распорядителемъ гонки я назначилъ командира корабля «Вола», капитана 1-го ранга Тобизпна. *Одинъ* первый, *три* вторыхъ и *два* третьихъ приза, были выиграны гребными судами отряда.

По волѣ Его Высочества Генераль-Адмирала, на гельсингфорскомъ же рейдѣ назначено было мною десантное ученіе. Командпромъ десанта былъ капитанъ 1-го ранга Стеценко.

Его Высочество, на канонирской лодкѣ «Стерлядь», изволилъ прибыть къ кораблю «Цесаревичъ» (сборному пункту десанта), гдѣ осматривалъ въ подробности, какъ по части вооруженія, такъ и снабженія десанта, вооруженныя гребныя суда, поочередно представлявшія къ лодкѣ.

При этомъ. Его Высочество замѣтилъ на нѣкоторыхъ гребныхъ судахъ неисправности и изволилъ отдать по части снабженія десанта новыя приказанія къ непремѣнному исполненію на будущее

время. Какъ замѣчанія, такъ и приказанія Его Высочества были мною въ то же время объявлены въ приказахъ по отряду.

9-го іюля Его Высочеству угодно было перенести свой брейтъ-вымпелъ съ пароходо-фрегата «Рюрикъ» на корабль «Цесаревичъ» и принять командованіе надъ вѣренными мнѣ отрядомъ.

Того же числа отрядъ (подъ брейтъ-вымпеломъ Генераль-Адмирала) снялся съ якоря подъ парами и, пройдя башню Грохару по створу ея со знакомъ на о-вѣ Вестерсарт-э, вышелъ въ море, а по удаленіи отъ вѣхъ отпустилъ лопмановъ.

Его Высочество сигналомъ приказалъ отряду прекратить пары и вступить подъ паруса; въ это плаваніе отрядъ занимался различными парусными эволюціями; въ 8 часовъ вечера суда брали два рифа у марселей.

Находясь отъ Стеншхерскаго знака въ 9 итал. миляхъ, Его Высочество приказалъ отряду развести пары и, показавъ кораблямъ «Вола» и «Ретвизанъ» рандеву Ревель, съ кораблями «Синопъ» и «Цесаревичъ» испытывать ходъ, постепенно увеличивая число оборотовъ винта, начавъ съ 35 оборотовъ и доведя до 48 (*).

Такимъ образомъ, продолжая гонку, Его Высочество вопелъ на репельскій рейдъ.

Проводивъ изъ Ревеля Генераль-Адмирала и по перемѣнѣ на кораблѣ «Цесаревичъ» скривившейся форъ-стенъги, я снова пошелъ съ «Синопомъ» и «Цесаревичемъ» въ Гельсингфорсъ для пополненія запаса угля до полного количества, чего не успѣлъ сдѣлать въ прошлую стоянку свою на этомъ рейдѣ, въ присутствіи Его Высочества Генераль-Адмирала.

Принимая полное количество угля, я имѣлъ въ виду испытать: 1) ходкость кораблей въ полномъ грузу; 2) какъ великъ наиболѣйшій запасъ угля, который могутъ вмѣстить 100 пуш. корабли, и 3) при наибольшемъ углубленіи кораблей, высоту нижняго дека отъ горизонта воды.

Корабль «Цесаревичъ», вмѣстивши 31 000 пуд. угля, сѣлъ ахтеръ-штевнемъ 27 ф. 9 д., а форъ-штевнемъ 26 ф.; причемъ борта нижняго дека отстояли отъ воды на 6 фут. 5 дюйм.

Корабль «Синопъ», взявши 30 000 пуд. угля, сѣлъ ахтеръ-штевнемъ 26 фут. 8 д., а форъ-штевнемъ 24 фут. 3 д.; причемъ гондечные борта были отъ воды въ 6 $\frac{1}{2}$ фут. При 48 оборотахъ винта въ минуту, 100 пуш. корабли имѣли до 11 узловъ хода.

Корабли же «Вола» и «Ретвизанъ» получили отъ меня предп-

(*) Результаты этихъ испытаній показаны въ таблицѣ № III.

саніе допринять провизію по расчету времени до конца августа и перейти въ Балтійскій портъ, гдѣ ожидать моего прихода.

Въ это время, для введенія однообразной формы артиллерійскаго ученья на отрядѣ, по распоряженію г. начальника практической эскадры Балтійскаго флота, былъ присланъ ко мнѣ на отрядъ корпуса морской артиллеріи подполковникъ Пестичъ.

Перейдя съ 100 пуш. кораблями въ Балтійскій портъ, я засталъ тамъ пароходо-фрегатъ «Камчатка» подъ флагомъ вице-адмирала фонъ-Шанда и корабль «Вола» и «Ретвизанъ». Получивъ разрѣшеніе г. начальника практической эскадры, я снова пошелъ всѣмъ отрядомъ въ крейсерство между Готландомъ и Дагерорттомъ, и этотъ разъ съ цѣлію испробовать во всей подробности машины, чтобы дополнить данную мною для руководства командирамъ программу, недостающими результатами испытаній, которыхъ не успѣлъ произвести.

Окончивъ паровое испытаніе, я пробовалъ ходкость и поворотливость кораблей подъ парусами съ опущеннымъ винтомъ.

Испытаніе это я дѣлалъ на случай, если у корабля, идущаго въ узкости подъ парами, неожиданно испортится машина; тогда пришлось бы вступить подъ паруса, и можетъ быть, тутъ же совершить и поворотъ; хлопотать въ то же время о подъемѣ винта было бы довольно затруднительно, а потому, оставя до времени винтъ въ водѣ, истинно полезно знать, насколько онъ можетъ мѣшать ходу и поворотливости корабля.

Результатами этихъ испытаній было, что даже при тихомъ брансельномъ вѣтрѣ корабль, имѣя $3\frac{1}{2}$ узла хода, поворачивали оверштагъ безъ всякаго затрудненія; пда же на фордевиндѣ, потеря скорости рѣшительно была незамѣтна. Вывода изъ этого заключеніе, можно сказать, что опущенный гребной винтъ не препятствуетъ ни поворотливости, ни удобному управленію кораблемъ, какъ въ бейдевиндѣ, такъ и полнымъ вѣтромъ.

Изъ Балтійскаго моря подъ парусами я снова съ отрядомъ вошелъ въ Балтійскій портъ, гдѣ предполагалъ сдѣлать высадку десанта. Свѣжіе вѣтры задержали меня на трое сутокъ сдѣлать это ученье раньше.

На этотъ разъ все замѣченное Его Высочествомъ Генераль-Адмираломъ при десантномъ ученьи на гельсингфорскомъ рейдѣ, было исполнено.

Десантъ, подъ командою флагъ-капитана моего, капитана 1-го ранга Ендогурова, высадился и атаковалъ разрушенное укрѣпленіе Балтійскаго порта.

Во время стоянки моей въ бухтѣ Рогервикъ, я практиковалъ

отрядъ спускомъ и подъемомъ брамъ-стенегъ и артиллерійскимъ ученіемъ по тревогѣ.

Въ Балтійскомъ же портѣ я перенесъ флагъ свой на корабль «Вола». За время пребыванія моего на немъ, а также на переходѣ въ Ревель, я вполне убѣдился въ исправномъ содержаніи этого корабля во всѣхъ отношеніяхъ.

Въ Реселѣ засталъ я пароходо-фрегатъ «Камчатка» подъ флагомъ г. начальника практической эскадры Балтійскаго флота. По распоряженію его, отрядъ немедленно изготовился для пальбы въ цѣль ядрами по данному мною росписанію.

Во время очередной пальбы, я перенесъ флагъ свой на корабль «Ретвизанъ», съ которымъ ходилъ къ острову Наргену для испытанія хода его при уменьшающемся числѣ котловъ; этого я не могъ сдѣлать при общемъ испытаніи отряда, такъ какъ по случаю свѣжаго противнаго вѣтра «Ретвизанъ» подъ всѣми котлами едва держался тогда за отрядомъ.

Кромѣ того, снимаясь съ якоря, дѣлалъ испытаніе, подобное неоднократно испробованному на кораблѣ «Синнопъ»: подтянувъ канатъ до апанера, давали машинѣ малый ходъ впередъ, причѣмъ отъ дѣйствія отбрасываемой винтомъ воды на перо руля, корабль совершалъ полную циркуляцію около якоря.

Находясь на якорѣ въ узкости или на тѣсномъ рейдѣ между судами, весьма часто приходится сниматься съ якоря, когда судно стоитъ по направленію, совершенно противоположному къ выходу. При такихъ обстоятельствахъ, составляетъ не малое затрудненіе дать кораблю желаемое направленіе, если притомъ мѣстность не позволяетъ употребить въ дѣйствіе передній и задній ходъ машины.

Въ этомъ случаѣ способъ, испытанный неоднократно въ теченіе нынѣшняго плаванія на кораблѣ «Синнопъ», даже при довольно крѣпкомъ вѣтрѣ, можетъ служить хорошимъ руководствомъ. Подтянувъ канату (судя по грунту, сажени три или четыре до апанера) и положи руль на бортъ, надо дать малый ходъ машинѣ. Тогда отъ дѣйствія винта на перо руля, корабль описываетъ около якоря полную циркуляцію. Остановивъ машину въ то время, когда носъ прійдетъ по желаемому направленію, живо ходятъ на шпильяхъ и поднимаютъ встревоженный уже въ грунтѣ якорь. При подъемѣ якоря корабль никогда не успѣваетъ уклониться даже и на одинъ румбъ отъ направленія, на которомъ былъ при остановленіи машины.

Стоя на рейдѣ, отрядъ, слѣдуя движенію пароходо-фрегата «Камчатка», практиковался паруснымъ ученіемъ, подъемомъ и спускомъ брамъ-стенегъ и нижнихъ рей.

Г. начальникъ практической эскадры Балтійскаго флота, лично

осмотрѣвъ и сдѣлавъ испытаніе въ работахъ вѣренному мнѣ отряду, снабдилъ меня предписаніемъ: отправиться въ Кронштадтъ между 15 или 20 числами августа.

Снявшись съ вѣренными мнѣ отрядомъ для практическаго плаванія по Финскому заливу и прійдя на видъ Красной горки, я приказать сигналомъ кораблямъ «Вола» и «Ретвизанъ» идти въ Кронштадтъ для перемѣны артиллеріи, заранѣе снабдивъ ихъ предписаніемъ испросить для усиленной работы, позволенія г. главнаго командира Кронштадтскаго порта вступить въ гавань, и поспѣшнѣе работами для возвращенія къ отряду.

Съ кораблями «Синюль» и «Цесаревичъ», я продолжалъ практиковать команду у Красной горки.

Чтобы «Синюль» и «Цесаревичъ» могли служить испытанными единицами для рождающейся у насъ новой тактики въ составѣ будущаго пароваго флота, въ основаніе которой главнѣйшимъ условіемъ входитъ циркуляція кораблей, я занялся въ это время опредѣленіемъ ея и, окончивъ испытаніе, вошелъ на большой кронштадтскій рейдъ, справившись предварительно чрезъ кронштадтскій телеграфъ о состояніи воды, которая оказалась 10 дюймъ выше ординарной.

Осмотрѣвъ корабли «Вола» и «Ретвизанъ» по окончаніи работъ въ гавани и выходъ ихъ на рейдъ, я далъ гг. командирамъ этихъ кораблей предписаніе идти въ Ревель, и послѣ 30 августа окончить кампанію.

Вслѣдствіе же предписанія главнаго командира Кронштадтскаго порта, 25-го я спустилъ флагъ свой.

До входа кораблей въ гавань, по приказанію главнаго командира Кронштадтскаго порта, имъ былъ произведенъ смотръ особо-назначенной комиссіей, послѣ чего корабли свозили на берегъ порохъ и бомбы. 31-го августа «Синюль», а 1-го сентября «Цесаревичъ» окончили кампанію.

О перемѣнѣ офицеровъ и числѣ старой команды.

Во время кампаніи изъ налицы офицеровъ вѣреннаго мнѣ отряда убыло: одинъ лейтенантъ для написанія уставной граматы, и два мичмана, первый для сопровожденія казеннаго груза въ приамурскій край, второй флагъ-офицеромъ къ контръ-адмиралу Бутакову.

Изъ гг. офицеровъ дѣлали первую кампанію на судахъ отряда, въ занимаемыхъ ими должностяхъ: одинъ командиръ, два старшихъ офицера и девять, изъ шестнадцати, вахтенныхъ начальниковъ. Двое изъ послѣднихъ первый разъ командовали вахтою.

Изъ числа людей, комплектовавшихъ отрядъ, только корабли «Во-

ла» и «Ретвизанъ» сохранили въ полномъ составѣ свою прежнюю команду. На «Цесаревичѣ», изъ числа всей команды 823 человѣкъ, отъ прежней черноморской оставалось 122, остальную же часть составляли люди, прибывшіе изъ временныхъ отпусковъ или поступившіе изъ упраздненныхъ портовыхъ ротъ и управленій, и частію изъ людей, составлявшихъ до 1859 года кадру 9-го эскадра.

На корабль «Синопъ», изъ всей команды 889 человѣкъ, оставалось прежней, пришедшей съ кораблемъ изъ Николаева — 115; остальные большею частію поступили изъ кадры и временнаго отпуска.

Эта разница состава командъ особенно была замѣтна при сравненіи кораблей; но къ концу практическаго плаванія разница въ производимыхъ работахъ уже почти не существовала.

Только тогда команда начинаетъ хорошо и дружно работать, когда она приняла уже свой общій характеръ, чего кораблямъ «Синопъ» и «Цесаревичъ» не легко было достичь съ перваго раза.

Успѣхи въ работахъ.

Имѣя на «Цесаревичѣ» и «Синопѣ» вновь-сформированныя молодыя команды, и чтобы дать время командирамъ завести должный порядокъ на судахъ, я большую часть своего плаванія занималъ команду *по усмотрѣнію командировъ*, въ томъ убѣжденіи, что при существующемъ составѣ командъ, первоначально, одностороннее по кораблямъ ученіе, скорѣе всего должно принести дѣйствительные успѣхи.

При тщательномъ стараніи гг. командировъ кораблей «Синопъ» и «Цесаревичъ», къ концу плаванія, корабли эти, спѣшностію исполняемыхъ работъ, уже менѣе отличались отъ кораблей «Вола» и «Ретвизанъ».

На постановку всѣхъ парусовъ употребляли:

Корабль «Синопъ»	7 мин.
» «Цесаревичъ»	7 »
» «Вола»	5 »
» «Ретвизанъ»	6 »

Крыли всѣ паруса:

Корабль «Синопъ»	4 $\frac{1}{2}$ мин.
» «Цесаревичъ»	5 »
» «Вола»	2 $\frac{1}{2}$ »
» «Ретвизанъ»	3 $\frac{1}{2}$ »

Брали два рифа у марселей:

Корабль «Синопъ»	3 мин.
» «Цесаревичъ»	3 $\frac{1}{2}$ »
» «Вола»	1 $\frac{1}{2}$ »
» «Ретвизанъ»	2 $\frac{1}{2}$ »

Перемѣнами марселя:

	гротъ, форъ, грюс. Всѣ вѣстѣ.			
	м	н	н	у т м
Корабль «Синопъ»	12	10	6	12
» «Цесаревичъ»	10	10	7	12
» «Вола»	9	6	4 $\frac{1}{2}$	10
» «Ретвизанъ»	8 $\frac{3}{4}$	7	6 $\frac{1}{4}$	9

Спускали брамъ-стенъ и рей въ ростры:

Корабль «Синопъ»	5 мин.
» «Цесаревичъ»	5 »
» «Вола»	3 $\frac{1}{2}$ »
» «Ретвизанъ»	5 »

Подъѣмъ брамъ-стенъ и рей въ ростры на шлахтовы:

Корабль «Синопъ»	7 $\frac{1}{2}$ мин.
» «Цесаревичъ»	6 $\frac{1}{2}$ »
» «Вола»	4 $\frac{1}{2}$ »
» «Ретвизанъ»	3 $\frac{3}{4}$ »

Поднимали всѣ гребныя суда въ ростры:

	Поднимали. Спускали.	
Корабль «Синопъ»	35 мин.	26 мин.
» «Цесаревичъ»	30 »	20 »
» «Вола»	22 »	15 »
» «Ретвизанъ»	16 »	13(барказъ и полубарказъ)

*По пробитіи тревоги при закрѣпленныхъ по походному орудіяхъ.
были готовы къ бою:*

Корабль «Синопъ»	6 мин.
» «Цесаревичъ»	8 »
» «Вола»	5 »
» «Ретвизанъ»	6 »

Такіе результаты успѣха команды, при ясномъ пониманіи сущности работъ, я считаю удовлетворительными.

О воспитанникахъ.

Пребываніе на отрядѣ воспитанниковъ и добросовѣстныхъ съ ними занятія гг. командировъ и офицеровъ, несомнѣнно принесли имъ пользу и развили ихъ въ морскомъ отношеніи.

Каждый день, кромѣ воскресныхъ и праздничныхъ, свободные отъ вахтъ воспитанники занимались науками по распisanію, заранѣе мною утвержденному. Но, несмотря на видимую пользу, которую приносятъ кадетамъ пребываніе ихъ на эскадрѣ, полагаю, что для старшаго класса воспитанниковъ Штурманскаго училища чуть ли

не полезнѣе было бы отдѣльное плаваніе на мелкомъ суднѣ, по примѣру плаванія кадетъ Морскаго корпуса на корветѣ «Баянъ». Судно это, имѣя спеціальною цѣлію образованіе хорошихъ штурмановъ, могло бы короче знакомить ихъ съ подробностями всѣхъ входовъ въ порты, и шхерамъ Финскаго залива.

Видя со стороны воспитанниковъ стараніе и прилежаніе изучить возложенную на каждого изъ нихъ обязанность, я въ свою очередь долженъ сказать, что они вели себя хорошо и ретиво занимались службою.

По распоряженію гг. командировъ, они командовали поворотами; сами, безъ помощи матросъ, перемѣняли крѣйсель; учились отдѣльною прислугою у орудій; стрѣляли въ цѣль, и вообще знакомились со всѣми отраслями познаній морскаго дѣла. Гг. командирами особенно было обращено вниманіе на внушеніе воспитанникамъ дисциплины и военной субординаціи.

Отдаю полную справедливость въ заботливости о воспитанникахъ всѣмъ гг. командирамъ судовъ вѣреннаго мнѣ отряда; но, будучи неоднократно самъ свидѣтелемъ, въ капитанской каютѣ, личнаго занятія съ воспитанниками и искренняго старанія къ развитію ихъ флагъ-капитана моего, капитана 1-го ранга Ендогурова, не могу не выразить ему въ этомъ особеннаго моего сочувствія.

О комендорахъ и пальбѣ въ цѣль ядрами.

Артиллерійская матеріальная часть на отрядѣ находится въ надлежащемъ видѣ. Ученье при орудіяхъ принято то, которое нынѣ существуетъ на кораблѣ «Прохоръ», исключая одного только приема на кораблѣ «Синопъ», относительно боковыхъ талей во время прицѣливанія, что я нахожу несравненно удобнѣе. Комендоры, выпущенные съ фрегата «Амфитрида» и корабля «Прохоръ», весьма основательно знаютъ обязанности всѣхъ нумеровъ.

Считая по одному комендору на два орудія, составлена таблица положенія комендоровъ для батарейныхъ судовъ, Высочайше утвержденная въ 22 день іюля 1857 года. «Вола» и «Ретвизанъ» имѣютъ комендоровъ даже болѣе штатнаго числа; на корабляхъ же «Цесаревичъ» и «Синопъ», недостаетъ противу штата на первомъ 13, а на вгоромъ 31 человекъ. Недостатокъ этотъ особенно былъ ощутителенъ при обученіи команды артиллерійскому дѣлу.

Частыя артиллерійскія ученія въ продолженіе практическаго плаванія нынѣшняго лѣта, дали весьма удовлетворительный результатъ. Относительно же вѣрности прицѣливанія (что едва ли не составля-

еть сущности дѣла), то 100 пуш. кораблѣ соперничали съ осьмидесятными въ успѣшной пальбѣ ядрами въ щитъ. (*)

Здѣсь я долженъ сказать, что много разъ въ продолженіе кампаніи нынѣшняго лѣта, какъ при салютѣ, такъ и при пальбѣ въ цѣль, было замѣчено, что ударныя трубы, по своему разбитію, не всегда сообщали огонь заряду. Причиною тому я полагаю, худо набитый въ трубкахъ составъ; потому что въ рѣдкой изъ нихъ, послѣ того какъ нѣсколько разъ встряхнешь трубку, не окажется пустаго пространства.

Ганшпуги слѣдовало бы дѣлать изъ болѣе брѣвняго дерева или оковывать одну изъ сторонъ ихъ желѣзомъ. Тѣ же ганшпуги, которые нынѣ отпускаются на суда, скоро мочалась и ломаясь, требуютъ частой перемѣны.

О КРЮИТЬ-КАМЕРАХЪ И ОСВѢЩЕНІИ ИХЪ НОВЫМИ ФОНАРИМИ.

На кораблѣ «Цесаревичъ» крюить-камеры, какъ большая, такъ точно и малая, съ ихъ выходами, освѣщены новыми фонарями ламповаго фабриканта Кумберга. Первая имѣетъ 8, а послѣдняя 4 фонаря. Свѣту отъ нихъ весьма достаточно, чтобы не только видѣть все находящееся тамъ, но и читать надписи на ящикахъ. Хотя эти крюить-камеры, относительно подачи картузовъ, расположены довольно удобно, но требуютъ значительнаго числа людей.

Крюить-камеры на кораблѣ «Синоплъ», по устройству своему, находятся въ такомъ видѣ, что могутъ служить образцомъ для другихъ кораблей.

Крюить-камеры эти съ ихъ выходами свѣтлы и сухи. Подача пустыхъ и полныхъ кокоровъ, не смотря на большое разнообразіе въ зарядахъ, идетъ правильно, свободно и безъ всякаго столкновенія. Кромѣ того, туда же проведены краны прѣсной воды для питья, что бываетъ крайне необходимо утомившейся прислугѣ во время боя. Подача картузовъ на этомъ кораблѣ представляетъ ту особенность, что большая и малая крюить-камеры одинаково снабжаютъ всѣ батареи, раздѣливъ ихъ пополамъ поперегъ корабля, такъ что изъ большой идутъ заряды во всѣ деки съ носу и до гротъ-мачты, а изъ малой съ гротъ-мачты и до кормы. Выгода отъ этого устройства та, что во время боя картузникамъ не придется бѣгать съ картузами по всей длинѣ корабля съ носу на корму и обратно.

Отдавая полную справедливость порядку и исправному состоянію крюить-камеръ на корабляхъ «Ретвизанъ» и «Вола», нельзя, однако,

(*) Приложенные въ концѣ отчета чертежи щитовъ показываютъ сравнительные проценты.

не замѣтить, что на первомъ она тѣсна, а на второмъ не имѣетъ надъ собой блиндажа.

На кораблѣ «Вола» входъ въ крыйтъ-камеру прямо съ кубрика. Раздѣленная продольною перегородкою, она не позволяетъ наблюдающему въ ней офицеру попасть въ другую половину крыйтъ-камеры иначе какъ черезъ верхъ.

Освѣщеніе крыйтъ-камеръ на кор. «Вола» и «Ретвизанъ» значительно уступаетъ освѣщенію ихъ на 100 пушечныхъ корабляхъ.

Говоря о крыйтъ-камерныхъ фонаряхъ Кумберга, не лишнимъ считаю упомянуть о его фонаряхъ, отпущенныхъ на корабль «Синопъ», для освѣщенія корпуса судна. Яркій свѣтъ отъ нихъ и несложное устройство не заставляютъ желать ничего лучшаго.

Причину содержанія этихъ фонарей во все плаваніе въ порядкѣ и что по окончаніи кампаніи они не требуютъ ремонта, отношу къ распорядительности командира корабля, заранѣе озаботившагося о приобученіи нѣсколькихъ человѣкъ къ обращенію съ этими вещами.

Прекрасному освѣщенію «Синопа» былъ свидѣтелемъ Его Высочество Генералъ-Адмиралъ при посѣщеніи этого корабля.

О катаньяхъ и гонкахъ.

Въ свободное время стоянки на якорѣ, пользуясь хорошей погодой и ровнымъ вѣтромъ, я поднималъ сигналъ «гребнымъ судамъ лавировать по рейду». Это доставляло практику и развитіе въ морскомъ отношеніи офицерамъ, а подъ ихъ руководствомъ кадеты морскаго корпуса научались управлять шлюпками. Лучшее управляющимъ воспитанникамъ иногда довѣрялись шлюпки со всѣмъ; тогда они состязались между собой по кораблямъ, или на греблѣ или подъ парусами.

На гельсингфорскомъ рейдѣ, по словесному приказанію Е. И. В. Генералъ-Адмирала, собраны были къ кораблю «Вола» съ вѣреннаго мнѣ отряда, также съ пароходо-фрегатоваго: «Камчатка», «Грозный» и «Рюрикъ», со всѣхъ стоящихъ на рейдѣ винтовыхъ канонерскихъ лодокъ и парусныхъ яхтъ, всѣ гребныя суда для состязанія подъ веслами. Распорядителемъ гонки былъ назначенъ мною командиръ корабля «Вола», капитанъ 1 ранга Тобизинъ, и въ помощь ему старшій офицеръ съ корабля «Ретвизанъ», капитанъ-лейтенантъ Карповъ.

По величинѣ и роду назначенія, гребныя суда были раздѣлены для состязанія между собою на четыре отдѣльныя гонки.

Первую гонку составляли 6 и 7 весельные вельботы и гички.

1-й призъ выигралъ 6 весельный вельботъ съ яхты «Стрѣльна».

2-й призъ—7 весельная гичка съ корабля «Синопъ», построенная по черноморскому чертежу въ Николаевѣ.

3-й призъ—6 весельный вельботъ съ корабля «Ретвизанъ» построенный по чертежу вице-адмирала фонъ-Шанца въ Архангельскѣ.

Вторую юнку составляли капитанскіе и всѣ легкіе катера.

1-й призъ выигралъ катеръ капитана 1 ранга Рудакова.

2-й призъ—катеръ Е. И. В. Генералъ-Адмирала.

3-й призъ—18-ти весельная баржа вице-адмирала фонъ-Шанца.

4-й призъ—катеръ съ корабля «Ретвизанъ», построенный по чертежу вице-адмирала фонъ-Шанца въ Кронштадтѣ.

Третью юнку составляли всѣ 5-ти весельные вельботы.

1-й призъ выигралъ вельботъ съ яхты «Никса», англійскаго чертежа.

2-й призъ—вельботъ вице-адмирала фонъ-Шанца.

3-й призъ—съ канонирской лодки «Шеваль», по чертежу вице-адмирала фонъ-Шанца.

Четвертую юнку составляли барказы и полубарказы.

Для уравниенія ихъ ходкости, на барказы сплошной постройки былъ назначенъ 2-й комплектъ гребцовъ; на барказы же наборной постройки полуторный—чрезъ весло.

1-й призъ выигралъ полубарказъ съ корабля «Ретвизанъ», построенный по чертежу вице-адмирала фонъ-Шанца.

2-й призъ—полубарказъ съ корабля «Вола», построенный по чертежу вице-адмирала фонъ-Шанца въ С.-Петербургѣ.

3-й призъ—барказъ корабля «Цесаревичъ», построенный по черноморскому чертежу въ Николаевѣ.

Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ назначилъ судамъ каждой гонки, выигравшимъ: 1-й призъ по 5 р. сер.; 2-й призъ по 2 руб. и 3-й призъ по 1 руб. сер. на каждого человѣка.

Гонка судовъ простиралась на разстояніи одной мили, отъ перлиня, взятаго съ корабля «Вола», на канонирскую лодку «Стерлядь»,—до прохода шлюпки подъ кормой пароходо-фрегата «Рюрикъ»; послѣ чего гребныя суда шли къ берегу и ставили мачты.

До пушечнаго выстрѣла съ корабля «Вола» (что означало: весла на воду) гребныя суда, каждое въ свою очередь по порядку гонки, держались носомъ за перлинь, между кораблемъ «Вола» и канонирскою лодкою «Стерлядь», занимая свои мѣста по тому порядку, какъ корабли стоятъ на якорѣ.

Въ условія гонки входило: чтобы рангоутъ и паруса непременно были на шлюпкахъ.

Весла имѣть уложенными, а по пушкѣ съ корабля «Вола», бросать перлинь и грестъ.

Шлюпка должна быть въ состояніи идти подъ парусами.

Пройдя подъ кормой пароходо-фрегата «Рюрикъ», откуда Его Высочество Генераль-Адмиралъ слѣдилъ за гонкою, всѣ шлюпки, участвующія въ состязаніи, гребли къ берегу, а по поднятіи *голландскаго флага* на «Рюрикѣ», вступали подъ паруса и возвращались къ своимъ судамъ.

Съ вѣреннаго мнѣ отряда участвовали въ гонкѣ:

Гичекъ и 6-ти весельныхъ вельботовъ	8.
катеровъ	10.
барказовъ и полубарказовъ	10.

О десантномъ ученіи на отрядѣ.

Въ продолженіе кампаніи этого лѣта я два раза дѣлалъ на отрядѣ десантное ученіе, руководствуясь при вооруженіи и снабженіи гребныхъ судовъ десантомъ, печатными приказами вице-адмирала фонъ-Шанца за кампанію 1855 года.

Первое ученіе было произведено на гельсингфорскомъ рейдѣ въ присутствіи Его Высочества Генераль-Адмирала. Командиромъ десанта мною былъ назначенъ командиръ корабля «Цесаревичъ», капитанъ 1-го ранга Стеценко, и въ помощь ему старшій офицеръ съ того же корабля капитанъ-лейтенантъ Шварцъ.

Его Высочество прибылъ къ сборному пункту у корабля «Цесаревичъ», на винтовой лодкѣ «Стерлядь» и, осматривая вооруженныя гребныя суда, пристававшія по очереди къ борту, изволилъ замѣтить: что нѣкоторые гг. офицеры не знали обстоятельно вооруженія командуемыхъ ими гребныхъ судовъ, и что аптеки при десантѣ всѣ были разнообразныхъ формъ и вовсе неимѣли турникетовъ (*).

Его Высочество велѣлъ принять къ непремѣнному исполненію на будущее время:

- 1) Чтобы на всѣхъ гребныхъ судахъ имѣлись шлюпочные компасы.
- 2) Чтобы весла были на стропкахъ, какъ это было на шлюпкахъ съ корабля «Сиппоъ».
- 3) Чтобы пороховые ящики были непремѣнно завернуты въ кожн и ключъ отъ нихъ находился на шнуркѣ у офицера.
- 4) Чтобы офицеры были вооружены револьверами на форменномъ шнуркѣ при саблѣ и фуражкѣ.

Десантъ, въ числѣ 250 челов. съ каждаго корабля, атаковалъ берегъ и высадился по восточную сторону о-ва Кальф-хольмъ.

При этомъ Его Высочество снова замѣтилъ, что гг. офицеры, управлявшіе гребными судами, для одновременнаго достиженія предназначеннаго для атаки берега, не брали въ расчетъ напра-

(*) Для введенія разнообразной формы снабженія десанта медикаментами, мною представленъ былъ проектъ (въ концѣ отчета приложенный), предварительно одобренный г. главнымъ инспекторомъ медицинской части морскаго вѣдомства.

вѣтрі, отчего всѣ построенія замедлялись, а при обстрѣлѣ берега многіе выстрѣлы были напрасны.

Второе ученіе я сдѣлалъ въ Балтійскомъ портѣ. Десантомъ командовалъ, по приказу моему, командиръ корабля «Синопъ», флагъ-капитанъ, капитанъ 1 ранга Ендогуровъ; съ каждаго корабля назначено было свезти 200 человѣкъ.

Мѣстомъ высадки объявлено разрушенное укрѣпленіе Балтійскаго порта.

Вооруженныя артиллерією и десантомъ, гребныя суда проходили подъ кормой адмиральскаго корабля, гдѣ я ихъ осматривалъ и на-шелъ, что всѣ замѣчанія Генералъ-Адмирала, сдѣланныя во время десантнаго ученія на гельсингфорскомъ рейдѣ, были приведены въ исполненіе.

Для лучшаго же отличія шлюпокъ, каждый корабль имѣлъ свой позывной значекъ на флагштокѣ.

Гребныя суда, по порядку кораблей, проходили къ берегу, занима свои мѣста въ линіи, параллельной ему.

Подойдя къ предназначенному для высадки мѣсту на разстояніи выстрѣла, они открыли огонь и, достаточно обстрѣлявши берегъ, быстро греблюю двинулись къ нему, фланговые барказы все время не прекращали пальбы, защищая фланги высаживающагося десанта.

Сначала высадились стрѣлки и, подкрѣпленные ротными колоннами, быстро заняли высоты.

Часть десанта составлялъ резервъ, прикрывая перевязочный пунктъ и пороховые ящики.

Ротное ученіе, Высочайше утвержденное 11 апрѣля 1860 г., будущи заранѣе объяснено десанту, нашло здѣсь полное примѣненіе.

О здоровье командъ.

Личный составъ отряда, выраженный въ среднихъ цифрахъ, былъ слѣдующій:

Среднее число гг. штабъ и оберъ-офицеровъ на отрядѣ.	92
именно: на кораблѣ «Синопъ»	28
» «Цесаревичъ»	20
» «Ретвизанъ».	21
» «Вола»	23

Среднее число воспитанниковъ, унтеръ-офицеровъ и нижнихъ чиновъ на отрядѣ было. 3621 |

именно: на кораблѣ «Синопъ»	1018
» «Цесаревичъ».	961
» «Ретвизанъ»	845
» «Вола».	795

Говоря о больныхъ, бывшихъ на отрядѣ, надо предварительны замѣтить, что одни больные помѣщались для пользованія въ корабельные лазареты или отправлялись въ госпитали, а другіе больные приходили только за пособіемъ, и потомъ возвращались къ своимъ служебнымъ занятіямъ.

Средняя цифра больныхъ, пользовавшихся пособіемъ въ корабельныхъ лазаретахъ отряда, была. 23

Именно: на кораблѣ «Синопъ». 6
 » «Цесаревичъ». 9 $\frac{1}{2}$
 » «Ретвизанъ». 4 $\frac{1}{2}$
 » «Вола». 3

Средняя цифра приходящихъ за пособіемъ была на отрядѣ. 45

Именно: на кораблѣ «Синопъ». 19
 » «Цесаревичъ». 11
 » «Ретвизанъ». 5
 » «Вола». 10

Средняя же цифра больныхъ, какъ пользованныхъ въ корабельныхъ лазаретахъ отряда, такъ и приходящихъ за пособіемъ, или вообще говоря, средняя цифра заболѣвающихъ на отрядѣ была. 68

Именно: на кораблѣ «Синопъ». 25 $\frac{1}{2}$
 » «Цесаревичъ». 20 $\frac{1}{2}$
 » «Ретвизанъ». 9 $\frac{1}{2}$
 » «Вола». 13

Такимъ образомъ видно, что среднее число здоровой команды на отрядѣ было 3621

Среднее число больныхъ лазаретныхъ 23

Среднее число приходящихъ за пособіемъ 45

Средняя же цифра вообще заболѣвающихъ 68

Стало быть, изъ 53 человекъ здоровой команды отряда заболѣвалъ 1; изъ 80 человекъ здоровой команды 1 приходилъ за пособіемъ и только 1, изъ 156 человекъ здоровой команды отряда, былъ помѣщаемъ въ корабельный лазаретъ.

ИСПЫТАНІЯ МЕХАНИЗМОВЪ.

Въ кампаніи нынѣшняго лѣта ввѣреннаго мнѣ отряда главныя наблюденія и испытанія производились въ особенности надъ англійскими 800 сильными модзлеевскими механизмами кораблей «Синопъ» и «Цесаревичъ», установленными въ прошломъ въ 1860 году.

Результаты этихъ испытаній оказались весьма схожими съ послѣдними англійскими, того же ранга, кораблями королевскаго флота (но слишкомъ разнищіеся отъ кораблей «Вола» и «Ретвизанъ».

(*) Испытаніе 131 пуш. корабля *Marlborough*, помѣщено въ журналѣ *Artizan* июль 1860 года.

потому для вѣрнаго сравненія между собою механизмовъ, оцѣнки полезнаго ихъ дѣйствія и яснаго пониманія встрѣчающихся въ нихъ несовершенствъ, здѣсь приложены подробныя таблицы испытаній механизмовъ, судовъ отряда при различныхъ обстоятельствахъ хода и состоянія моря.

Существенная выгода составленія подобныхъ таблицъ испытаній паровыхъ судовъ (въ особенности новыхъ) вполне понята въ настоящее время въ Англіи, гдѣ, для улучшенія качествъ и снабженія ихъ соотвѣтственными механизмами, составляются особыя спеціальныя общества и комитеты изъ опытныхъ морскихъ офицеровъ, результаты которыхъ и публикуютъ въ разныхъ современныхъ инженерныхъ журналахъ.

Подобныя таблицы одни только могутъ служить руководствомъ къ предотвращенію строителей судовъ, инженеровъ и заводчиковъ (изготавливающихъ механизмы на нихъ) отъ повторенія тѣхъ же промаховъ, которые тутъ только могутъ быть видны и изслѣдованы научнымъ путемъ, какъ въ отношеніи приличныхъ размѣровъ для образованія подводной части судовъ, такъ и необходимо потребной силы механизма для доставленія имъ желаемой скорости, соглашая уже въ этомъ случаѣ теорію съ практическимъ выводомъ изъ опытовъ.

По этимъ таблицамъ опредѣляются также размѣры необходимо нужной нагрѣвательной поверхности котловъ, для паропроизводительности ихъ, съ возможно большей экономіей въ топливѣ, и болѣе выгодные размѣры винтовыхъ двигателей для доставленія судамъ возможно большей скорости, на что, конечно, требуются и гораздо большіе, сравнительно съ прежними, механизмы, такъ чтобы всѣ значительные расходы на сооруженіе судовъ съ болѣе сильными механизмами, окупались бы достиженіемъ соотвѣтственной и болѣе скорости, чего, однако, въ настоящее время все еще не могутъ достигнуть, чему примѣромъ служатъ *Great-Eastern* и многія другія новыя суда, по сравнительной оцѣнки ихъ съ прежними менѣе сильными судовыми механизмами какъ напримѣръ на *Rattler*'ѣ (*), принятомъ въ англійскомъ флотѣ за сравнительную единицу (**).

(*) Длина 176 ф. 6 д., ширина 32 ф. 8½ д., среднее углубленіе 11 ф. 3 д., номинальная сила машины 200 силъ, индикаторная 428, водоизмѣщеніе 870 тоннъ, площадь миделя 274, скорость 11,284.

(**) Характеристическія оцѣночныя числа котораго по Бурну, по двумъ формуламъ адмиралтейства: 1) $K = \frac{(\text{скор. въ узл.})^3 \times \text{на } \boxtimes}{\text{индик. сила маш.}}$
и 2) $K_1 = \frac{(\text{скор. въ узл.})^3 \times (\text{водоизмѣщ. въ тон.})^{\frac{2}{3}}}{\text{индик. сила маш.}}$ считаются въ 654½ и 176,6.

ТАБЛИЦА 1, РАЗМѢРЕНІЯМЪ СУДОВЪ И МЕХАНИЗМОВЪ, ОТРЯДА ВИНТО-

Название и рангъ кораблей.	Размѣреніе корабля.						Гребного			
	Размѣреніе грузовой ва- теръ-линии.		Углубленіе штевней.		Площадь подводной части мидельного сѣченія	Водоизмѣненіе въ тонахъ.	Диаметръ.	Пить для шага винта.	Длина винта по линіи вала.	Небольшая ширина лопастей
	Длина.	Ширина.	Форъ-штевень.	Ахтеръ-штевень.						
	ф. — д.	ф. — д.	ф. — д.	ф. — д.	кв. д. ф.		ф. — д.	ф. — д.	ф. — д.	ф. — д.
«Сянопъ» (131 пуш.)	240—0	59—6	23—9 Дифер.	26—10 3—1	1303	5586	19—0	26—6	3—7	8—5
«Цесаревичъ» (135 п.)	244	60—0	25—11 Дифер.	27—8 1—9	1328	5609	d	d	d	d
«Вола» (84 п.). . .	215—10	53—8	22—5 Дифер.	25—5 3—0	860	3900	18—0	25—0	3—0	7—2
«Ретвизанъ» (84 п.)	207—0	52—3	22—2 Дифер.	25—5 3—2	892	3794	d	d	d	d

По свидѣніямъ, собраннымъ съ отряда кораблей.

ТАБЛИЦА 2, СЛУЖАЩАЯ ПРОДОЛЖЕНІЕМЪ ТАБЛИЦЫ 1-й, съ

Названіе и рангъ кораблей.	Котлы.													
	Наибольшее давленіе пара въ котлѣ на кв. дюйм. въ фут.	Число котловъ.	Какого рода котлы и изъ какого матеріала.	Размѣры котловъ.			Число топокъ.	Кубическое содержаніе па- рового пространства, въ фут.	Кубическое содержаніе во- ды въ котлахъ, въ футахъ.	Кубическое содержаніе золь- никовъ, въ футахъ.	Квар. содержаніе колосни- ковой поверхности, въ фут.	Квадратное содержаніе труб- чатой поверхности, въ фут.	Квар. содержаніе прочихъ поверхностей, въ фут.	
				Длина.	Ширина.	Высота.								
	фут.			ф.—д	ф.—д.	ф.—д								к. ф.
«Синоплъ» (131 пуш.)	20	6	желѣз. трубчат.	13—10	11— 6	13— 4	24	2600	4032	598	544	11,928	2304	
«Цесаревичъ» (135 п.)	d	d	d	d	d	d	d	d	d	d	d	d	d	
«Вола» (84 пуш.).	15	4	d	15— 7	9— 4	11— 8	16	1300	2540	360	267	7320	1500	
«Ретвизанъ» (84 п.)	12	d	d	d	d	d	d	d	d	d	d	d	d	

ВЫХЪ КОРАБЛЕЙ ПРАКТИЧЕСКОЙ ЭСКАДРЫ ВЪ КАМПАНИИ 1861 ГОДА.

Винта.					Машины.									
Вѣсъ или диаметръ винта у центра его.		Чьей системы.	О сколькохъ лопастяхъ.	Дѣйствующая площадь лопастей.	Вѣсъ винта въ пудахъ.	Какой системы, гдѣ построена и когда установлена на судно.	Число парнцательныхъ силъ механизма по контракту.	Цилиндра		Какого рода холодильникъ и кубическое содержаніе его въ футахъ.	Какого рода воздушные насосы и кубическое содержаніе ихъ въ футахъ.	Разстояніе центра машины отъ гребного винта.	Вѣсъ машины въ пудахъ.	Вѣсъ всего механизма, съ котлами, угольными ящиками и запасными вещами.
Ф. — д.	Смѣта		кв. ф.					Диаметръ и сколько ихъ сечетомъ.	Длина хода.					
1—11	8	2	109	636	Горизонтальная съ 2 шток.	800	82	4 — 0	обыкновенный 120	двойн. дѣйств. 25	107 — 2	14663	38280	
d	d	d	d	d		d	d	d	d	d	109 — 8	14763	38320	
2 — 0	d	d	96	500		500	75 ⁵ / ₇	3 — 0	93, 52	28, 86	99 — 0	»	»	
d	d	d	d	520	d	d	d	d	d	d	99 — 9	»	»	

РАЗМѢРЕНІЯМИ ПАРОВЫХЪ КОТЛОВЪ И УГОЛЬНЫХЪ ЯЩИКОВЪ.

Котлы.										Угольн. ящики.			
Клар. содержаніе промѣлтковъ въ колосникахъ для проточка воздуха въ топку, въ футахъ.	Среднее разстояніе верха топку до колосниковой поверхности.	Среднее разстояніе дна зольника до колосн. поверхности.	Вѣсъ котловъ съ водою и безъ ней.	Дымогарныя трубки.				Дымовая труба.		Вмѣстительность ихъ въ пудахъ.	Вѣсъ угольныхъ ящиковъ.		
				Число.	Длина.	Диаметры въ дюймахъ.		Изъ какого матеріала.	Диаметръ.			Имѣется ли въ ней аппаратъ выбрасыванія струйника изъ котловъ для увеличенія тяги.	Высота отъ верха ея до колосниковой поверхности.
						Внутренній.	Наружный.						
кв. ф.	Ф. — д.	Ф. — д.	пуд.	Ф. д.	Ф. д.	Зеленой мѣдн.	Ф. д.	Ф. — д.	Ф. — д.	Ф. — д.	Ф. — д.		
126	1—8	1—8	19600 безъ в. 12626	2808	6—6	2 ⁵ / ₁₆	2 ¹ / ₂	8—6	d	d	34000	1120	
d	d	d	d	d	d	d	d	d	d	75—0	32000	d	
82,7	2—1 ¹ / ₂	2—0	9245 безъ в. 4800	1600	6—2	2 ³ / ₄	3	d	7—0	d	55—3	28000	»
d	d	d	d	d	d	d	d	d	d	55—3 ¹ / ₄	d	»	

ТАБЛИЦА 3, ОБЪ ИСПЫТАНИЯХЪ МЕХАНИЗМОВЪ ОТРЯДА ВИНТОВЫХЪ

Название и рангъ кораблей.	Направление и сила вѣтра, относи- тельно курса плаванія корабля.	Углубленіе штеней.	Число часовъ испытанія.	Давленіе пара въ котлахъ.	Давленіе пара по манометру въ ма- шинѣ.	Пустота въ холодильникахъ по ба- рометрамъ ихъ.	Степень открытія паровпускнаго привода.	Степень открытія инжекцій.	Среднее рабочее давленіе пара на площадь поршня по индикатору.	Число двойныхъ ударовъ поршня и оборотовъ вѣнта.	Индикаторная сила машинъ.	Скорость поршня въ футахъ въ ми- нуту.
«Синонъ»												
(131 пущ.) 800 нариц. лошад. силъ.	тихий попутн	ф. д. 23- 9 26-10	d	12	11	ф. д. 20-26	$\frac{5}{8}$	$\frac{1}{2}$	(*) 16,75	44	1906,7	352
На пробной миль . . .	тихий против.	d	d	d	d	d	d	»	»	15	1929,5	360
На пробѣ хода, въ быт- ность Его Императорскаго Высочества на кораблѣ «Це- саревичъ» отъ меридіана о. Стеньшера до Ревеля, съ $\frac{1}{3}$ отсѣчкою пара.	легкій бомъ- брамс. WIS StO	23-10 26-10	2	13	12	25	d	d	20,0	49	2580	392
При полномъ ходѣ . . .	тихий попутн.	d	1	20	19	26,5	въ по- дую	22,58	52	3005	416	
При самомъ маломъ ходѣ.	d	d	4	16,5	16	25,5	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{8}$	5,2	24	»	192
Съ отсѣчкой паровъ												
При полож. клап. отсѣч. въ: 113° до прекращен. впуска пара къ золотникамъ гдѣ производ. дол- жайш. пит. пар. %	слабый WIS StO	d	2	13	12,5	26,5	d	d	19,5	46	2296,3	368
$\frac{1}{6}$												
105°,6	$\frac{1}{3}$											
97°	$\frac{1}{2}$	d	d	2	d	d	d	d	16,8	44	1892,4	352
88°,3	$\frac{2}{3}$											
$\frac{5}{6}$												

(*) Диаграммы были сняты и помѣщены въ отчетѣ, но ненапечатаны.

КОРАБЛЕЙ ПРАКТИЧЕСКОЙ ЭСКАДРЫ, ВЪ КАМПАНИИ 1861 ГОДА.

Скорость въ узлахъ.		Slip, или скользненіе винта въ процентахъ.	Температуры.						Соленость воды по гидрометру.		Расходъ угля.				Количество остающейся зола въ процентахъ.
Судна.	Винта.		Въ воздухѣ, на верхней палубѣ.	Въ водѣ, за бортомъ.	Въ теплыхъ ящикахъ машинъ.	Въ котеларномъ отдѣленіи, между котлами.	Въ угольныхъ ящикахъ.	За бортомъ.	Въ котлахъ.	На разводку паровъ.	На часть хода.	На номинальную силу.	На индикаторную силу.		
10, 35	11, 5	10 ⁵ / ₈ %	17	14	32	27	18	$\frac{1\frac{1}{8}}{32}$	$\frac{1\frac{1}{4}}{32}$	пуд. 365	пуд. 200	фун. 10	фун. 4, 1	16%	
9	11, 74	23 ¹ / ₄	d	d	d	d	d	d	d	»	d	d	»	d	
10, 75	12, 73	15	20	15	33	24	17	$\frac{1\frac{1}{4}}{32}$	$\frac{1\frac{1}{2}}{32}$	360	220	11	3, 4	23%	
11, 3	13, 5	16	18	16	33	27	18	$\frac{1\frac{1}{8}}{32}$	$\frac{1\frac{1}{4}}{32}$	d	d	10	2, 66	10%	
5	6, 3	20	d	d	d	d	d	d	d	d	110	5, 5	»	d	
10	12	16, 6	20	15	32, 5	24	17	$\frac{1\frac{1}{4}}{32}$	$\frac{1\frac{1}{2}}{32}$	d	175	8, 5	»	14%	
9, 7	11, 17	13	d	d	d	d	d	d	d	d	167, 5	8, 25	»	d	

въ 61° кратчайш. выпускъ паровъ $\frac{6}{6}$	d	d	2	$13\frac{5}{4}$	13	d	d	d	13,6	41	1444,8	
ИСПЫТАНИЕ ДѢЙСТВІЯ МЕХАНИЗМА.												
подъ 5 котлами	умѣрен. против.	$\frac{23-40}{26-10}$	2	16	15	26,25	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{4}$	»	34	»	
» 4 »	d	d	d	14	13,5	d	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{4}$	»	32,5	»	
» 3 »	d	d	d	12	11	26	d	»	»	30	»	
Для опредѣленія тренія въ механизмѣ, при разоб- щенномъ винтѣ (т. е. под- нятomъ).	»	»	$\frac{1}{4}$	6,5	6	25	$\frac{1}{64}$	$\frac{1}{16}$	2,6	52	346,1	
«Цесаревичъ»												
(135 пуш.) 800 нариц. лошад. силъ.												
На пробной милѣ	тихий попутн.	$\frac{25-9}{27-6}$	1	20	19	26,5	$\frac{5}{8}$	$\frac{3}{8}$	22,58	52	3005	
На пробѣ хода въ при- сутствіи Его Император- скаго Высочества, отъ ме- ридіана о-ва Стеньшера до Ревеля	легкій бомъ- брамс. WtS	$\frac{25-9}{27-6}$	2	15	14,5	24	$\frac{5}{8}$	$\frac{3}{8}$	21	50	2688	
При маломъ ходѣ	свѣжій против.	$\frac{25-11}{27-8}$	»	15	15	22	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{8}$	»	21	»	
Съ отсѣвкой паровъ.												
$\frac{1}{6}$	d	d	2	15	14	25	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$	12,6	40	1290	3
$\frac{1}{5}$	d	d	2	14,5	14,5	25	d	d	12,4	39	1238	3
$\frac{2}{5}$	d	d	d	15	15	25	d	d	12,4	39	1238	3
$\frac{5}{6}$	умѣрен. против.	d	d	14,5	14,5	25	b	d	10,9	38	1060,3	3
ИСПЫТАНИЕ ДѢЙСТВІЯ МЕХАНИЗМА.												
подъ 5 котлами	d	d	2	15	15	24	$\frac{1}{8}$	$\frac{3}{16}$	»	32	»	2
» 4 »	d	d	d	d	d	d	d	d	»	d	»	
» 3 »	тихий против.	d	d	d	d	24	$\frac{1}{8}$	$\frac{3}{16}$	»	32	»	d
«Вола»												
500 нариц. лошад. силъ.												
При полномъ ходѣ	штиль	$\frac{22-5}{25-5}$	6	15	13	24	полн.	$\frac{3}{4}$	18,67	50	1334,9	30
» маломъ ходѣ	d	d	d	10	8	26	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{8}$	»	30	»	18

9,2	10,78	15	d	d	d	d	d	d	d	160	8	d		
7	9	22	17	15	32	21	17	$\frac{1\frac{1}{2}}{32}$	$\frac{1\frac{1}{4}}{32}$	300	150	7,6	d	
7	8-4	16	d	d	d	d	d	d	d	240	d	7,6	d	
6,5	7,79	d	d	d	d	d	d	d	d	180	d	d	d	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
11,203	13,5	16	16,5	14	30	24	17	$\frac{1\frac{1}{2}}{32}$	$\frac{1\frac{1}{4}}{32}$	360	200	10	2,66	8%
11	13	15	20	15	33	24	17	$\frac{1\frac{1}{4}}{32}$	$\frac{1\frac{1}{2}}{32}$	360	200	10	3	18
3,3	5,4	38,8	16	15	35	23	16,5	$\frac{1\frac{1}{4}}{32}$	$\frac{1\frac{5}{4}}{32}$	320	120	6	»	15
7,5	10,4	37,5	16	15	31	22	17	$\frac{1\frac{1}{4}}{32}$	$\frac{1\frac{5}{4}}{32}$	»	165	8 $\frac{1}{4}$	»	14
7	10,1	30,6	16	15	31	22	17	d	d	»	160	8	»	d
7,0	10,1	30,6	d	d	32	23	d	$\frac{1\frac{1}{2}}{32}$	$\frac{1}{32}$	»	d	d	»	d
7,0	9,9	24,2	16,5	15	d	d	d	d	d	»	155	7 $\frac{3}{4}$	»	d
6,3	8,3	24	16,5	15	33	23	17,5	$\frac{1\frac{1}{2}}{32}$	$\frac{1}{32}$	300	150	7 $\frac{1}{2}$	»	d
6,5	8,3	21,6	17	d	d	22	d	d	d	240	150	d	»	d
7	8,3	15,6	17	14,5	33	21	18	$\frac{1\frac{1}{2}}{32}$	$\frac{2\frac{1}{4}}{32}$	180	d	7 $\frac{1}{2}$	»	d
10	12,5	19%	23	16	40	35	25	$\frac{1}{32}$	$\frac{5}{32}$	250	125	10	3,7	15
6	7,33	18	20	15	38	30	22	d	$\frac{1\frac{1}{2}}{32}$	»	115	9 $\frac{1}{4}$	»	d

Съ отсѣчкой паровъ.												
въ $\frac{1}{3}$	штиль	$\frac{22-7}{25-1}$	»	15	13	26	полн.	$\frac{3}{4}$	16,6	46	1091,9	27
Испытаніе дѣйствія механизма.												
подъ 3 котлами.	штиль	d	»	13	11	23	$\frac{3}{4}$	$\frac{1}{2}$	»	40	»	24
» 2 »	свѣжій риформар- селья. съ зыб.	$\frac{21-10}{24-10}$	2	8	6	26	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{3}$	»	29	»	17
«Ретвизанъ».												
500 нариц. лошади. силъ.												
При полномъ ходѣ . . .	штиль	$\frac{22-2}{25-5}$	5	12	11	24	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	17,9	46	1177,4	27
» среднемъ ходѣ . . .	d	d	2	11	10	23	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$	»	36	»	21
Съ отсѣчкой паровъ.												
въ $\frac{3}{4}$	штиль	d	4	12	11	23	$\frac{3}{4}$	$\frac{1}{2}$	15,9	44	1010,4	26
Испытаніе дѣйствія механизма.												
подъ 3 котлами.	штиль	$\frac{22-1}{25-5}$	1	10,5	9	24	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{4}$	»	42	»	28
» 2 »	d	d	1	9	8	21	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{3}$	»	31	»	18

Въ таблицахъ № I и № II помѣщены всѣ судовыя размѣренія кораблей, размѣры винтовыхъ двигателей, машинъ и котловъ и также вѣсъ самыхъ механизмовъ.

Въ таблицахъ № III, помѣщены наблюденія надъ испытаніемъ механизмовъ, производимыя въ продолженіе всей кампаніи.

Всѣ эти таблицы, №№ I, II и III, своею подробностью, какъ кажется, могутъ удовлетворить самаго взыскательнаго наблюдателя, касательно необходимыхъ данныхъ для вычисленій и сравнительной оцѣнки достоинствъ помѣщенныхъ въ нихъ судовъ и механизмовъ.

По наблюденіямъ изъ таблицъ № III оказывается:

1) Что на корабляхъ «Синопь» и «Цесаревичъ» механизмы установлены прочно и вѣрно; если же и загорались главные машинные

8,5	11,23	24	22	13,5	40	28	23	$\frac{1}{32}$	$\frac{1/4}{32}$	пуд.	пуд.	фун.	фун.	19%
										"	122	9 $\frac{3}{4}$	"	
7,5	9,5	23	19	13	40	28	23	d	d	187,5	115	9 $\frac{1}{4}$	"	d
3	7	36	17	15	38	25	22	$\frac{1}{32}$	$\frac{1/2}{32}$	125	100	8	"	d
8	11,23	29,43	14,5	15	38	30	16	$\frac{1/2}{32}$	$\frac{5/4}{32}$	320 (1)	160	12,8	5,37	23
6	8,81	32,38	d	d	38	d	d	d	d	250 (2)	125	10	4,2	16
										"	140	11,2	"	d
											115	9,2	"	
7	10,77	35—46	d	d	39	d	d	d	d	d	135	10,8	"	d
											110	8,8	"	
7,25	10,28	29,97	15,5	14	38	25	13	d	d	195	125	10	"	d
4	7,59	47,65	d	d	37	d	d	d	d	130	90	7,2	"	d

подшипники, то это можно скорѣе отнести къ первоначальному не-
уживію машинистовъ обращаться съ модзлеевскими машинами (но-
выми еще въ нашемъ флотѣ), а также, частію, отъ принятой у насъ
системы ежедневной чистки машинъ наждакомъ, при этомъ, легко
попадающимъ въ подшипники, что едва ли и не было главнѣйшею
причиною поврежденій въ нихъ 10 іюня, на пробѣ кораблей, съ
комиссіей Техническаго комитета. Для отстраненія же подобнаго об-
стоятельства на будущее время, полезнѣе было бы замѣнить наждако-
вую чистку машинъ мягкимъ, мелкотолченымъ кирпичемъ съ масломъ.

2) Къ результатамъ на пробной милѣ, упомянутымъ въ началѣ
отчета, слѣдуетъ еще присовокупить: что 11,203 узл. ходу, кото-

(1) При дурномъ качествѣ угля. (2) При хорошемъ.

оф.

рый имѣлъ корабль «Цесаревичъ» на пробѣ, есть для него наибольшая скорость. Она оказалась равною скорости англійскаго 131 пун. корабля *Marlborough*, имѣющаго почти тѣ же размѣры, тотъ же шагъ винта и такую же 800 сильную модзлеевскую машинну, но только дѣлающую вмѣсто 52—57 оборотовъ, при меньшей площади лопастей винта, отъ снабженія его гриффитскимъ боссомъ въ 3 фут. 10 д. Замѣчательно также, что самый лучший шагъ винта, по опытамъ (*), производимымъ надъ этимъ кораблемъ, въ маѣ и іюнѣ 1858 года, оказался въ $26\frac{3}{4}$ фут., доставившій ему скорость 11,233 узл., большую чѣмъ при шагѣ винта въ $27\frac{1}{4}$ ф., давшемъ 11,217 и при шагѣ въ 29,9 ф., который сообщалъ только 10,625 узл. ходу. Большее же число оборотовъ винта на кораблѣ *Marlborough* заставляетъ предполагать болѣе для него расходъ пара, слѣдовательно и болѣе расходъ топлива, сравнительно съ кораблями «Синопъ» и «Цесаревичъ».

3) Аппаратъ отсѣчен пара въ модзлеевскихъ машинахъ такъ простъ и такъ хорошо приспособленъ, что для соблюденія экономіи въ топливѣ постоянно можно употреблять при полномъ ходѣ отсѣчку пара въ $\frac{1}{2}$ дѣленія, безъ значительной разницы въ скорости корабля, и при этомъ даетъ возможность легче держать постоянно полные пары съ мало-опытными кочегарами.

При отсѣчкѣ пара въ $\frac{1}{2}$, экономіи въ топливѣ оказалось до 20%; но не подлежитъ сомнѣнію, что на будущее время, при болѣе опытныхъ кочегарахъ и лучшемъ качествѣ угля, экономія эта можетъ еще значительно увеличиться.

4) При испытаніи механизмовъ подъ 5, 4, 3 и 2 котлами (какъ видно изъ таблицы № III) ясно оказалась вся невыгода въ употребленіи меньшаго числа котловъ, держа въ нихъ полные пары, потому, что при одной и той же скорости судна часовая, трата топлива тогда выходитъ немного болѣе употребляемаго на полное число котловъ, но при значительно меньшемъ давленіи пара, при посредствѣ медленнаго горѣнія топлива, уже признаннаго за самое выгодное.

При этомъ надо взять во вниманіе и вредъ, который испытываютъ котлы, находясь постоянно подъ полными парами и форсированной тонкой печей. Въ одномъ только случаѣ можно съ пользою употреблять меньшее число котловъ—это, звѣ на короткихъ переходахъ, для сбереженія расхода топлива и производку паровъ во всѣхъ котлахъ.

5) Въ таблицѣ № III въ послѣдней графѣ испытаній механизма корабля «Синопъ» помѣщена величина силы тренія механизма. Для опредѣленія ея съ помощію индикатора, разобцены былъ винтъ и машиннѣ давали до 52 оборотовъ, соответствующихъ полному ходу машинны съ сообщеннымъ винтомъ. Изъ этого опыта и выведена

(*) Помѣщеннымъ въ Artizan.

величина тренія механизма по индикаторной діаграмѣ въ 2,6 фунта средняго давленія на каждый квадратный дюймъ поршня.

б) Механизмы на корабляхъ «Вола» и «Ретвизанъ» не могутъ идти въ сравненіе съ молдзеевскими машинами кораблей «Синопъ» и «Цесаревичъ» и требуютъ строгаго критическаго анализа для пересмотра ихъ машинъ, въ особенности механизма «Ретвизана», на которомъ:

а) большой расходъ угля, показанный въ таблицѣ № III;

б) медленный ходъ и

в) индикаторныя діаграммы его ясно показываютъ несовершенство механизма; почему, основываясь на діаграмахъ, можно предположить; что большой вводъ паровъ въ цилиндры отъ слишкомъ малаго *lap'a* (*) въ скользящихъ паровыхъ золотникахъ, много уменьшаетъ силы; и разширеніе пара въ цилиндрахъ идетъ только на 0,2 длины хода поршня, тогда какъ на всѣхъ новыхъ винтовыхъ машинахъ его доводятъ до 0,62. Въ этомъ случаѣ пустота въ холодильникахъ на «Ретвизанѣ» достигаетъ только до 21 дюйма, вслѣдствіе чего составляетъ сопротивленіе въ $4\frac{1}{2}$ фунта на квадрат. дюймъ поршня, что слишкомъ много должно уменьшать силу механизма съ излишнею притомъ тратою топлива.

Объ испытаніи хода кораблей «Синопъ» и «Цесаревичъ», отъ меридіана о-ва Стенъиера до Ревеля, въ присутствіи Е. Н. В. Генералъ-Адмирала на корабль «Цесаревичъ».

Въ таблицѣ № III въ графахъ, представленныхъ жирными цифрами, видно, что:

Корабль «Цесаревичъ»

при $14\frac{1}{2}$ фунт. пара и 50 оборот. имѣлъ 11 узловъ.

Корабль «Синопъ»

» 12 » » » 49 » » 10 $\frac{3}{4}$ »

Результаты эти, какъ полученные при разныхъ давленіяхъ пара, не могли тогда же, въ присутствіи Его Высочества, дать точнаго понятія, для сравнительнаго опредѣленія который изъ двухъ кораблей обладаетъ преимуществомъ лучшаго хода.

Сравнивая же ихъ при болѣе одинаковыхъ обстоятельствахъ, какъ по времени, употребленному на величину хода, такъ и по числу оборотовъ винта въ то же время по счислителямъ, уже не принимая въ расчетъ давленія пара, по даннымъ изъ машинныхъ журналовъ видно, что:

Корабль «Цесаревичъ»

въ 9 ч. 40 м. далъ ходъ машинъ, а въ 3 ч. 45 м. остановилъ ихъ дѣйствіе.

(*) Перекрышка въ золотникахъ у паровыхъ пролетовъ цилиндровъ.

Корабль «Синопъ»

въ 9 ч. 40 м. далъ ходъ машинѣ, а въ 3 ч. 50 м. ост. дѣйст. ихъ.

Слѣдовательно, «Цесаревичъ» на весь переходъ употребилъ

6 час. 5 мин. = 365 минутъ,

а «Синопъ» 6 » 10 » = 370 »

Во время этого рейса, по приказаніямъ Его Высочества, корабли должны были имѣть:

въ 10 часовъ 35 оборотовъ.

» $\frac{1}{12}$ » 40 »

» $\frac{1}{1}$ » 48 »

До $\frac{1}{1}$ часа «Синопъ» видимо имѣлъ небольшое преимущество въ ходѣ, что и продолжалось только до 47 оборотовъ; съ увеличеніемъ же числа оборотовъ, упавшіе пары заставили употребить $\frac{1}{12}$ отсѣчки пара, причемъ «Синопъ» достигъ 49 оборотовъ, а «Цесаревичъ», перейдя цифру 47 и увеличивая ее до 50 оборотовъ, получилъ уже преимущество въ ходѣ.

Счислители оборотовъ винта на каждомъ изъ кораблей въ продолженіе всего рейса показали, что:

«Цесаревичъ» въ 365 мин. сдѣлалъ 16 405 оборотовъ

«Синопъ». » 370 » » 15 960 »

Принимая въ расчетъ въ пользу корабля «Цесаревичъ», большее разстояніе до мѣста его якорной стоянки на ревельскомъ рейдѣ и съ тѣмъ вмѣстѣ уравнивая время, т. е. подводя его къ времени перехода, совершеннаго кораблемъ «Синопъ» получится для «Цесаревича» $\frac{365 + 16\,405}{370} = 16\,077$, или при одинаково

«Цесаревичъ

пройденномъ	{ въ тѣ же	{ 370 м. — 16 077 оборот.
пространствѣ		
		370 м. — 15 960 »

Въ сравнительномъ при этомъ вычисленіи принявъ за основаніе, что всѣ преимущества лучшаго хода при гонкѣ судовъ съ равной силой механизмовъ и одинаковыми размѣрами двигателя находятся всегда на сторонѣ того судна, которое, проходя то же самое разстояніе и въ то же время, имѣетъ сравнительно меньшее число оборотовъ винта, находимъ:

что отношеніе $\frac{16\,077}{15\,960} = 1,00732$

можетъ выразить самое ничтожное преимущество въ ходѣ корабля «Синопъ» предъ «Цесаревичемъ» и составляетъ менѣе чѣмъ $\frac{1}{1000}$ на каждый узелъ хода.

ТАБЛИЦА IV ВОШТАЦІЙ ОПРАСНІТЕЛЬНЫХЪ АППАРАТОВЪ ПРАКТИЧЕСКАЮ СТРИДА ДИТОНОВСКИХЪ КОРАБЛЕЙ ВЪ КОМПАНИИ 1861 ГОДА.

Название кораблей.	Чей системы аппарат и сколько их счетов.	Разбрызгивание аппарата.				Высота.	Давление пара в котле по манометру.	В паровом котле.	В аппарате.	Среднее количество опрыскиваемой воды в секунду.	Температура опрыскиваемой воды по выходе из аппарата.	Чрез сколько времени вода готова к употреблению.	Содержание воды в котле по гидрометру.	Расход угля.		Плотность опрыскиваемой воды, принимаемая за единицу.			
		Диаметр или длина и ширина.	Парового пространства.	Водяного пространства для охлаждения.	На опрыскивание воды.									На развозку порошка в котлы.					
На кораблях «Синюх» и «Цесаревич» Аппараты, работающие без содействия донки суах. (donkey) паровой водоподкачивальной машины.	1 Д°	4—0 3—6	Д°	19707	46792	Д°	14465	в с. чеченские образцы сосудов и их соединителе. тубах.	24 14 1/4	1/2	46	45 1/4	Оставшаяся в сестернях без протравивания через нефтяную была хороша.	32	15 1/4	60	150	210	2 1/3
На кораблях:	Съ содействием донки.	2	Д°	4—12—11	8669	32491	Д°	21388	2 1/2	72 3/4	39 3/4	18	чрезь сутки.	32	1 1/2	60	295 1/2	355 1/2	2 1/2
«Вола» и «Ретивизань».	Гранта трубчатый счетом.	2	Д°	4—12—11	8669	32491	Д°	21388	2 1/2	72 3/4	39 3/4	18	чрезь сутки.	32	1 1/2	50	240	290	2 1/4

Объ испытаніяхъ надъ опрѣснительными аппаратами таблицы IV.

Для точнаго опредѣленія количества и цѣнности ведра опрѣсненной воды, съ сравнительной оцѣнкой обѣихъ системъ аппаратовъ гг. Гранта и Тона, были производимы надъ ними испытанія на каждомъ изъ кораблей отряда въ продолженіе всей кампаніи. Результаты этихъ испытаній значатся въ таблицѣ IV со всѣми главными размѣреніями аппаратовъ.

Изъ этой таблицы видно:

1) Что корабли «Вола» и «Ретвизанъ» имѣли по два аппарата системы Гранта, корабли же «Синопъ» и «Цесаревичъ» только по одному системы Тона, помѣщенные на каждомъ изъ кораблей на правой сторонѣ. Аппараты Гранта, предназначенные на другую сторону, за поздней доставкою ихъ съ Ижорскихъ заводовъ, вовсе не были установлены на корабли.

Опрѣсняя воду аппаратами Тона, оказалось, что каждый такой аппаратъ можетъ доставлять почти вдвое большее количество воды, противу cadaго аппарата Гранта, но за слишкомъ малою охлаждающею поверхностію, сравнительно съ аппаратомъ Гранта, опрѣсненная вода выходитъ изъ него постоянно слишкомъ горячею и годною для питья только черезъ 6 и 7 дней, тогда какъ изъ грантовскаго аппарата она уже годна къ употребленію чрезъ одни сутки.

2) Содѣйствіе донки, какъ вспомогаельной силы для образованія большей циркуляціи холодной воды въ аппаратѣ Тона, оказывается излишнею за недостиженіемъ своей цѣли по возвышающейся цѣнности опрѣсняемой такимъ образомъ воды, и какъ упомянуто было выше, все-таки уступаетъ продолжительностію охлажденія своего водѣ, опрѣсненной аппаратомъ Гранта.

3) Въ отношеніи техническаго устройства въ аппаратахъ Тона, слѣдуетъ ожидать лучшаго скрѣпленія его чечевичеобразныхъ охлаждающихъ сосудовъ между собою и съ днищами аппарата, сверхъ соединительнаго крѣпленія ихъ трубами, потому что при полныхъ парахъ (во время дѣйствія машины) они сильно дрожатъ и тѣмъ самымъ даютъ течь, что и случилось на послѣднемъ рейсѣ корабля «Синопъ». Хорошо еще, что аппараты Тона такъ просты для разборокъ и починокъ, что стоитъ только имѣть на кораблѣ хорошаго паяльщика и всѣ исправленія могутъ быть скоро окончены.

4) Однимъ изъ важныхъ улучшеній въ видахъ экономіи, такъ для уменьшенія цѣнности опрѣсняемой воды, такъ и для большаго сохраненія машинъ кораблей, можетъ быть предложено устройство особаго стопорнаго винтоваго клапана въ одной изъ послѣднихъ паропроводныхъ трубъ къ машинѣ, по нижеслѣдующимъ причинамъ:

а) Этимъ клапаномъ можно отдѣлять машину отъ паропроводныхъ трубъ и тогда свободно опрѣснять воду въ аппаратахъ, принимая паръ изъ всѣхъ котловъ, также и изъ каждаго по очереди, что въ настоящее время на всѣхъ вообще корабляхъ невыполнимо во время бездѣйствія машины. Теперь же при дѣйствіи машины паръ доставляется изъ всѣхъ котловъ; въ бездѣйствіи же машины опрѣсненіе производится только однимъ котломъ, который такимъ образомъ несетъ большую службу, и потому ранѣе нежели остальные долженъ придти въ негодность.

б) Другая выгода въ устройствѣ предлагаемаго клапана говоритъ сама за себя, если принять въ расчетъ безполезный выпускъ пара и заливку жара, остающихся въ печахъ всѣхъ котловъ по окончаніи каждаго рейса, которые тогда легко можно было бы употреблять въ пользу опрѣсненія воды. По принимаемой нынѣ системѣ медленнаго охлажденія котловъ (что необходимо для сохраненія прочности ихъ) даютъ всему жару въ печахъ самому гложуть; слѣдовательно, отдѣливъ въ это время машину предполагаемымъ клапаномъ отъ паропроводныхъ трубъ, всѣ остающіеся пары легко могутъ идти въ пользу опрѣсненія воды, отчего каждый аппаратъ въ состояніи будетъ дѣйствовать часовъ около 3-хъ послѣ остановки машины, а опрѣсненная этимъ новымъ источникомъ вода, въ сложности съ суточной работою аппарата, приблизительно удешевитъ цѣнность опрѣсняемой воды отъ 2 $\frac{1}{2}$ до 1 $\frac{3}{4}$ к. сер.; незначительный же расходъ на устройство предлагаемаго стопорнаго клапана окупится въ скоромъ времени: 1) экономіей въ топливѣ на опрѣсненіе воды; 2) сохраненіемъ самыхъ котловъ, заставляя ихъ работать по очереди, и наконецъ 3) сохраненіемъ самой машины отъ разгоряченія холодильниковъ во время поддержки паровъ, куда они безъ содѣйствія этого клапана легко могутъ проникать изъ паропроводныхъ трубъ чрезъ регуляторные клапаны машины, что для прочности холодильниковъ можетъ иногда имѣть весьма вредное послѣдствіе.

Опредѣливъ самымъ тщательнымъ образомъ стоимость одного ведра дистиллированной воды, она оказалась, по существующимъ цѣнамъ на уголь, около 2 $\frac{1}{2}$ к. сер., что едва ли не дешевле поку-

паемой воды въ любомъ портѣ. Сумму эту нахожу столь незначительною, что никакъ не могу раздѣлять мнѣнія, высказаннаго въ одномъ изъ отчетовъ практическаго плаванія, что для паруснаго крейсерства кораблей, слѣдуетъ прибавить число водяныхъ ящиковъ, а что потребный для опрѣсненія воды уголь необходимъ для сохраненія остойчивости кораблей. Но положимъ, что вопросъ можетъ возникнуть о сбереженіи при этомъ топлива, то и это не должно служить основаніемъ въ прибавленіи бесполезныхъ водяныхъ ящиковъ, ибо если правительство разрѣшаетъ тратить топливо для практики въ машинахъ, то какъ же не допустить расхода столь незначительнаго количества угля для приученія людей къ дистиллированію воды, обращенію съ аппаратомъ и, наконецъ, самою опрѣсненною водою? Если къ тому еще прибавить кратковременность практическаго крейсерства, то конечно, безпрестанная наливка водою не мало еще отниметъ у людей времени, опредѣленнаго для практическихъ занятій.

Считаю, что самый большой запасъ воды, которой каждое винтовое судно должно имѣть въ трюмѣ—это 14 суточная потребность его. Вода эта должна считаться какъ резервъ въ случаѣ могущаго произойти въ аппаратѣ поврежденія. Но при имѣющихся нынѣ на паровомъ суднѣ средствахъ, съ двумя опрѣснительными аппаратами,—не могу придумать такого поврежденія, которое бы не могло быть исправлено судовыми средствами въ теченіе 14 дней, и конечно не заходи нарочно для этого въ портъ.

Но допустимъ даже и противное, то и тутъ, рѣшительная на разстояніе, которое судно, имѣя двигателемъ паруса и винтъ, можетъ пройти въ 14 дней, едва ли можно допустить критическое для него положеніе остаться безъ воды.

Полагаю первымъ условіемъ для всякаго пароваго судна помѣщеніе наибольшаго количества топлива, а этого, конечно, не достигнешь, стѣсняя бесполезно трюмъ водяными ящиками.

Если бы 100 пуш. корабли «Синопъ» и «Цесаревичъ» случилось послать въ заграничное плаваніе, то единственное измѣненіе, которое необходимо сдѣлать на этихъ прекрасныхъ во всѣхъ отношеніяхъ корабляхъ, есть уменьшеніе числа водяныхъ ящиковъ, которые теперь вмѣщаютъ запасъ почти на 40 дней воды—черезъ что выиграется вмѣстительность почти для 10 000 пудовъ угля, количества, приблизительно достаточнаго для двухсуточного полного хода машины.

Объ испытаній надъ донками (вспомогательными) водокачательными паровыми машинками.

Таблица V испытаній надъ донками ПРАКТИЧЕСКАГО ОТДАЕ ВИНТОВЫХЪ КОРАБЛЕЙ ВЪ КАПІТАНІИ 1861 ГОДА.

Названіе кораблей.	Размѣры донки.		Размѣреніе помпы.				Давленіе пара по манометру въ котлѣ.	Наибольшее число оборотовъ донки въ минуту, при работѣ ея.	Наибольшее количество донки въ кубическіи футы въ минуту.	Разность горизонтовъ ртутной ватер-линии и рабочаго уровня воды въ котлѣ.	Высота парема воды, соответствующая разности горизонтовъ ртутной ватер-линии и рабочаго уровня воды въ котлѣ.	Число номинальныхъ силъ лошади.	Пожарный шансовъ на кауду высоту можетъ бросать стрѣлу воды и кауду толщину.
	Диаметръ пароваго поршня.	Длина его хода.	Диаметръ всасывающей чаше привоной трубы.	Диаметръ всасывающей или привоной трубы.	Длина хода.	Давленіе въ котлѣ.							
На кораблѣ «Синюль» и «Цесаревичъ».	12 дюйм.	10 дюйм.	6 1/4 дюйм.	10 дюйм.	3 1/2 дюйм.	3 дюйм.	16 дюйм.	130 помы 44	13,6	9	26,8	5	86 при 1/2 дюйм.
На кораблѣ «Волга» и «Ретвизанъ».	18 дюйм.	12 дюйм.	6 одна	12 дюйм.	2 3/4 дюйм.	2 1/4 дюйм.	15 дюйм.	57	8,6	7,83	25,7	6	70 при 1/2 дюйм.

Изъ таблицы № V, по размѣрамъ донокъ и всѣхъ необходимо данныхъ для сравнительной оцѣнки ихъ, видно еще и то, что модзлеевскія донки на корабляхъ «Синопъ» и «Цесаревичъ», хотя и съ меньшею нарипательною силою, чѣмъ на корабляхъ «Вола» и «Ретвизанъ», но работаютъ лучше послѣднихъ почти на 10%. Объяснить это можно только тѣмъ, что на послѣднихъ корабляхъ прямая передача дѣйствія отъ штока поршня донки на штоки помпъ, при большой скорости пароваго поршня несоотвѣственна нормальной скорости движенія по трубамъ воды отъ дѣйствія атмосферы. На корабляхъ же «Синопъ» и «Цесаревичъ» скорость поршня донки уменьшается помощію зубчатыхъ колесъ, такъ что помпы дѣлаютъ только 44 оборота, тогда какъ донка дѣлаетъ въ то же время 130 оборотовъ въ минуту.

По результату, какъ видно изъ таблицы, все это имѣетъ большое вліяніе на правильность работы помпъ и болѣе полезное ихъ дѣйствіе, а также подтверждается еще и тѣмъ, что модзлеевскія донки на «Синопъ» и «Цесаревичъ» работаютъ гораздо легче и могутъ начать свою работу при 5-ти фунтахъ пара, тогда какъ на «Вола» и «Ретвизанъ», онѣ начинаютъ работать только при 9 фунтахъ.

Объ испытаніяхъ массеевыхъ помпъ, какъ большихъ, такъ и малыхъ, и форсированныхъ машинныхъ ручныхъ помпъ таблицы VI.

Изъ таблицы № VI, за всѣми результатами, выведенными изъ опытовъ, видно еще, что на корабляхъ «Синопъ» и «Цесаревичъ» большія массеевы помпы не удовлетворяютъ своему назначенію, работая только въ $\frac{1}{2}$ нормальной своей силы; это происходитъ по той причинѣ, что число рукоятокъ и длина ихъ въ настоящее время слишкомъ недостаточны для удобной работы на нихъ потребнаго числа людей, не стѣсня другъ друга.

Лучшая же работа идетъ на малыхъ массеевыхъ помпахъ, какъ это видно изъ прилагаемой таблицы.

Форсированныя же помпы дали совершенно тѣ же результаты, какъ и помпы отъ донокъ, съ разницею (какъ видно изъ таблицы) въ числѣ качаній въ минуту и, слѣдовательно, пропорціонально имъ и количеству поднимаемой воды.

Вообще, въ заключеніе должно присовокупить, что въ обѣихъ таблицахъ испытанія донокъ и помпъ помѣщены всѣ необходимыя данныя, чтобы по нимъ можно было дѣлать сравнительные выводы и строгую оцѣнку одного рода помпъ предъ другими.

Таблица VI Испытаний масляных помпъ, какъ большихъ такъ и малыхъ и форсированныхъ машинныхъ помпъ, практическаго отряда винтовыхъ кораблей въ компании 1861 года

Название кораблей.	Диаметръ помпы и канало разряда помпы	Длина хода изъ порш- ней.	Диаметры трубъ.		Печи рычаговъ.		Число людей рабо- тающихъ на помпѣ	Число качаний въ минуту.	Количество воды по- нятой въ часъ времени въ работахъ.	Высота подъема во- ды.	Ф.—д.	На какую высоту вырасаивается вода.	Толщина стѣны	Потребляе- мая энерг.
			Всѣмъ качающій.	Выбрасывающій.	Рычаговъ.	Штокъ помпы.								
На корабляхъ: Синюль и Цесаревичъ Масляны большія помпы. — малая —	двойн. одна двой- наго дей- ствія. 14	12	6	6 1/4	18	6	20	40 качан. 20 оборот.	1800	25—4	95—0		1/2	
	9	8	5 1/2	6 1/4	»	4	14	60 качан. 30 оборот.	2200	25—4	95—0		1/2	
	одна двой- наго дей- ствія. 12	11	5 1/2	5 1/2	12 1/2	5 1/2	26	90 качан. 45 оборот.	4000	18—0	75—0		1/2	
На корабляхъ: Воля и Ретвизанъ Местные большія помпы. — малая —	двойн. дѣйствіе. 6	9	3 1/2	3 1/2	15 1/2	4 1/2	4	22 оборот.	1920	18—0			1/2	
Форсированныя машинныя помпы.	7	11	3 1/2	3 1/2	57	16	6	28 качан.	1300	30—0			1/2	март.

ОБЪ ОБРАЗОВАНІИ МАШИНИСТОВЪ И КОЧЕГАРОВЪ.

Считая послѣ самаго тщательнаго испытанія механизмовъ во всѣхъ отношеніяхъ, главнѣйшею цѣлю практическаго плаванія подъ парами, образованіе наибольшаго числа машинистовъ и кочегаровъ—людей одинаково необходимыхъ для исправнаго управленія кораблемъ, какъ и искусные артиллеристы для окончательнаго рѣшенія участи боя,—я не занималъ вѣреннаго мнѣ отряда никакими паровыми эволюціями, ибо соединить оба эти занятія, безъ ущерба одному на счетъ другаго, полагаю едва ли выполнимымъ.

Во время эволюцій старшій механикъ и вся лучшая машинная команда неминуемо находятся постоянно въ напряженномъ состояніи, чтобы быть готовыми моментально выполнить всѣ приказанія, отдаваемые со шканецъ, — приказанія, неизбѣжныя во время эволюцій. Слѣдовательно, какимъ же образомъ механикъ можетъ въ это время заниматься пріобученіемъ людей, для чего потребно полное спокойствіе и свобода лучшимъ людямъ, могущимъ быть въ свою очередь учителями другихъ. Чтобы дать старшимъ механикамъ полную возможность заниматься обученіемъ людей, я большую часть плаванія своего подъ парами имѣлъ на 100 пуш. корабляхъ средній ходъ отъ 30 до 35 оборотовъ, а иногда и малый до 20 и 22 оборотовъ (*).

Приготовляя такимъ образомъ машинную прислугу исподволь, знакомя ее со всѣми подробностями частей механизма и также приучая къ умѣнью обращаться съ ними, къ концу плаванія на отрядѣ образовалось всего 29 человѣкъ машинистовъ и 80 кочегаровъ; на корабляхъ же «Вола» и «Ретвизанъ», по отзывамъ гг. командировъ, больше чѣмъ въ кампаніи 1860 года, 5 машинистами и 38 кочегарами.

О РАСХОДѢ И КАЧЕСТВАХЪ КАМЕННАГО УГЛЯ НА ОТРЯДѢ.

Произведя въ кампаніи нынѣшняго лѣта подробное испытаніе механизмамъ судовъ вѣреннаго мнѣ отряда, и постоянно имѣя въ виду образованіе наибольшаго числа машинистовъ и кочегаровъ, изъ назначенныхъ мнѣ 200 т., а въ случаѣ особыхъ обстоятельствъ 250 т., я израсходовалъ 111 т. пудовъ каменнаго угля, не считая траты 6 т. пудовъ кораблемъ «Ретвизанъ», при перевозкѣ финскаго стрѣльцоваго баталіона.

(*) Лучшимъ доказательствомъ успѣха образованія кочегаровъ можетъ служить «Синюль», на которомъ въ началѣ плаванія расходъ топлива былъ отъ 10 до 10½ фунтовъ на силу, а впоследствии 8 и 9½ фунтовъ.

Первоначально принятый въ Кронштадтѣ уголь былъ ньюкастельскій, посредственнаго качества; слѣдующіа же приѣмки его въ Гельсингфорсѣ и изъ одного склада, весьма разнились между собой доброкачественностію.

Въ первую приѣмку, за неимѣніемъ другаго топлива, отрядъ принялъ уголь совершенно дурной, вывѣтрившійся отъ дѣйствія воздуха и который, по количеству остающейся золы во время употребленія его, показалъ потерю до 23%.

Во 2-ю приѣмку топлива тоже въ Гельсингфорсѣ, когда уже достаточно толстый верхній слой склада былъ взятъ на отрядъ канонирскихъ лодокъ, уголь оказался несравненно лучшаго качества и по употребленіи его терялъ только 17% своего полезнаго дѣйствія.

Сравнивая расходы топлива практическихъ отрядовъ за предъидущіе года плаванія, въ кампанію нынѣшняго лѣта израсходовано количество каменнаго угля почти въ половину меньшее, истраченного отрядомъ въ плаваніе прошлаго 1860 года.

З а м ѣ т к и по л о ц і и.

1) Получивъ предписаніе начальника практической эскадры Балтійскаго флота, обратитъ вниманіе на окраску бѣлилами стѣны крѣпости Густавсвердъ (что сдѣлано въ замѣвъ наставленія лоціи, которое говоритъ: *прошедши башню Прохара и желая попасть въ Густавсвердскій проходъ, слѣдуетъ править на оконечность острова Скоттланда*), я имѣлъ случай убѣдиться въ пользѣ этой мѣры, при двукратномъ моемъ посѣщеніи гельсингфорскаго рейда въ кампаніи нынѣшняго лѣта, и долженъ сказать, что она значительно должна облегчить плывущихъ при крѣпкомъ попутномъ вѣтрѣ и въ особенности мало знакомыхъ съ мѣстностію, которымъ до сего было трудно отличить NW оконечность Скоттланда, упоминаемую въ лоціи.

2) Для безопаснаго входа въ Біорк-э-зундъ и выхода изъ оного, полагаю необходимымъ на 23 фут. банкѣ Уварова, опасной для кораблей поставитъ голикъ, котораго тогда не надо уже ставить на банкѣ Киръ, потому что во всякомъ случаѣ корабли, обходя банку Уварова, будутъ имѣть банку Киръ въ сторонѣ; слѣдовательно, минуя первую, непременно минуютъ и вторую, чего не можетъ быть, если голикъ будетъ оставаться только на банкѣ Киръ.

3) Башня на о-вѣ Біерк-э, выкрашенная нынѣ темно-красной краской, худо обозначается на темномъ фонѣ лѣса, и потому считаю лучшимъ окрашивать башню эту бѣлой краской.

4) 27 футовая банка *Хорн-матала* означена бѣлою вѣхою и голикомъ разтрубомъ вверхъ, а 25 футовая банка *Нанаева*, самая ближайшая къ фарватеру, обозначена только однимъ голикомъ, который два раза былъ мною усмотрѣнъ гораздо позже чѣмъ *хорн-матальскіе* вѣха и голикъ. Почему полагаю, что лучше было бы теперь *Нанаевскую* банку какъ опаснѣйшую для кораблей, обозначить явственнѣе, т. е. перенести на нее *хорн-матальскія* вѣхи и поставить ихъ по N ея сторону, по створу башни на Сойкиной горѣ съ большимъ камнемъ, отдѣлившимся отъ о-ва Кокора къ W, и этого будетъ весьма достаточно. А если вѣхи и послѣ открытія банки *Нанаева*, ставились на 27 фут. банкѣ *Хорн-матала* только для лавирующихъ купеческихъ судовъ, то для этой цѣли нахожу лучшимъ, поставить голикъ на выдающійся рифъ отъ о-ва Сескаръ къ NW, именно по створу о-ва *Кокаръ* съ большимъ камнемъ *Сикикиса*, на глубинѣ 6 сажень.

5) Хотя W проходъ на *ревельскій* рейдъ между о-ми Наргенъ и Карлосъ, при существующемъ нынѣ створѣ Суропскихъ маяковъ не оставляетъ желать ничего лучшаго, но для винтовыхъ глубоко-спящихъ кораблей, идущихъ при крѣпкомъ западномъ вѣтрѣ и большимъ волненіи на *ревельскій* рейдъ, неогражденная 33 фут. банка *Леонтьева* можетъ быть не безопасна, а потому я считаю не лишнимъ, на южной ея оконечности поставить голикъ.

6) Въ ночное время, когда голиковъ на *Средней* банкѣ не видно, то съ глубоко-сидящими кораблями и въ особенности идущими къ O, проходить ее затруднительно и именно потому, что, подойдя къ мѣсту, гдѣ слѣдуетъ перемѣнить курсъ, дабы пройти между банками 24 фут. *Средней* и 25 фут. *Нанаевой*, корабль, при ясной погодѣ, имѣетъ только два пеленга: за кормою, почти уже скрывающійся *Сомерскій*, и только что быть можетъ открывшійся впереди *Сескарскій* маякъ; уголъ этихъ пеленговъ 150°, а при такихъ пеленгахъ опредѣляя свое мѣсто, легко можно погрѣшнить, въ особенности когда *Сомерсъ* будетъ за кормою чѣмъ нибудь заслоненъ отъ компаса.

Плавая же по Финскому заливу съ кораблями, сидящими въ грузу до 28 футъ, при перемѣнѣ здѣсь курса, мѣсто корабля должно быть опредѣлено совершенно точно. Почему полагалъ бы въ высшей степени полезнымъ освѣтить башню *Нерва* такъ, чтобы уголъ освѣщенъ былъ между SO 68° и SO 48° и кромѣ того, для тумана на *Средней* банкѣ поставить баканъ съ колоколомъ. А если на о-вѣ *Нерва* можетъ встрѣтиться недостатокъ прѣсной воды (всего для 6 человѣкъ маячной команды), то это препятствіе можно устранить, отпускомъ существующихъ нынѣ простыхъ и дешевыхъ опрѣснительныхъ аппаратовъ.

7) Безпрестанныя извѣстія о крушеніи купеческихъ судовъ въ W отъ Фильзандскаго маяка, заставили меня обратить вниманіе на эту мѣстность и подробно разсмотрѣть карту, гдѣ находятся ничѣмъ не огражденные, какъ я послѣ узналъ, дѣйствительно существующая банка 24 фут. *Чернова*, и 3-хъ футов. *Фильзандская*. Полагаю, что для отвращенія несчастныхъ случаевъ разбитія здѣсь судовъ необходимо слѣдовало бы оградить эти банки такимъ образомъ: по W сторону банки *Чернова*, на глубинѣ 6 саж., поставить голикъ разструбомъ внизъ для отличія его отъ голика, стоящаго у Дагерорта на банкѣ *Неутокова*, а по W сторону Фильзандской банки, на такой же глубинѣ, по меридіану, бѣлую вѣху съ голикомъ разструбомъ вверхъ. Такимъ образомъ, поставленныя вѣхи, думаю, могли бы служить большимъ предостереженіемъ для идущихъ здѣсь въ пасмурную погоду когда, ни береговъ ни маяковъ невидно. Подтвержденіемъ предположенія моего, можетъ служить обстоятельство, слышанное мною отъ одного изъ офицеровъ, бывшаго въ прошломъ 1860 году при обследованіи банки *Чернова*:

Во время производства описныхъ работъ, временно поставленныя тутъ вѣхи, были сняты на другой же день мѣстными жителями, въ виду описной шхуны, вышедшей изъ за Фильзандскаго маяка.

Заинтересованные выгодой при спасеніи подвергающихся крушенію судовъ, прибрежные обитатели вполне, значитъ, постигли всю пользу предостерегательныхъ знаковъ для мореплавателей, въ ущербъ собственнаго ихъ обогащенія.

Наблюденіе за всегдашнимъ исправнымъ содержаніемъ этихъ вѣхъ можно было бы поручить начальнику спасительной станціи на маякѣ Фильзандъ.

8) Проходя съ отрядомъ около полуночи о-въ Гогландъ, я обратилъ все свое вниманіе на только что освѣщенный маякъ, находящійся на южной его оконечности. Постоянный красный огонь его открылся мнѣ, когда корабль только что прошелъ меридіанъ Родшескаго маяка. Красный цвѣтъ огня превосходный и не заставляетъ желать ничего лучшаго. Доказательствомъ какъ необходимымъ былъ этотъ маякъ для мореплавателей можетъ служить множество скопившихся тутъ судовъ и пароходовъ, изъ коихъ нѣкоторые его оглабали, другіе лавировали или держались подъ малыми парусами, выжидая перемены вѣтра. Конечно, ни одинъ морякъ, плывя тутъ въ бурную осеннюю ночь воздастъ должную дань признательности правительству, заботливостію котораго такъ много сдѣлано въ последнее время для безопаснаго плаванія по усѣянному мелями Финскому заливу.

9) Плавая съ отрядомъ между Готландомъ, Дагерортомъ, Филъзандомъ и Люзерорьомъ, не мало удивляешься видѣть на прекрасныхъ картахъ новѣйшей описи, нанесенныя красными чернилами со старыхъ сарычевскихъ картъ банки и отмѣнныя глубины, о которыхъ не имѣется никакихъ положительныхъ свѣдѣній, — дѣйствительно ли они существуютъ, или назначены на всякій случай изъ предосторожности до окончательнаго ихъ опредѣленія?

Ежели къ этому прибавить, что всѣ дѣлаемые современными измѣненія по лощи въ постановленіи вѣхъ, и вновь открываемыя банки тоже обозначаются красными чернилами, то все это окончательно сбиваетъ съ толку мореплавателя. Полагаю, что если въ Атлантическомъ и Тихомъ океанахъ въ новѣйшее время трудами мореплавателей обследованы и исчезли до-нельзя съ новѣйшихъ картъ всѣ сомнительные острова и банки, то какъ этого не сдѣлать на прекрасныхъ картахъ Финскаго залива, вблизи отъ берега (гдѣ только что произведена самая тщательная опись), и обладая въ настоящее время тѣми средствами (разумѣю паровыя винтовыя шкуны), которыя состоятъ въ распоряженіи лощманской части.

О сигнальныхъ фонаряхъ системы Варда.

На порученный мнѣ отрядъ въ кампаніи нынѣшняго лѣта отпущены были для испытанія сигнальные фонари системы Варда, входящіе нынѣ въ употребленіе въ англійскомъ королевскомъ флотѣ.

Первоначальное обученіе людей обращаться съ этими вещами и испытаніе самой системы производства сигналовъ, произведено было мною на кораблѣ «Синопъ», послѣ чего, оба комплекта, присланныхъ мнѣ сигнальныхъ фонарей, переданы на корабли «Вола» и «Ретвизанъ», для взаимныхъ переговоровъ на ходу подъ парами при различныхъ разстояніяхъ и положеніяхъ кораблей.

По результатамъ всѣхъ этихъ испытаній оказалось, что самая система производства сигналовъ и телеграфа имѣетъ преимущество надъ ночными сигналами, нынѣ употребляемыми во флотѣ, которыми нельзя переговариваться телеграфомъ, а число сигналовъ весьма ограничено.

Фонарями же системы Варда сигналы и телеграфъ могутъ быть производимы по дневнымъ сигнальнымъ книгамъ, и при небольшомъ навыкѣ легко и безошибочно можно передавать все, въ чемъ случится надобность.

При близкихъ разстояніяхъ между кораблями (неболѣе 2-хъ или

2¹/₂ миль) красные отъ бѣлыхъ огней различаются хорошо и телеграфы дѣлались скоро и безошибочно; если же разстояніе увеличивается, то красный огонь отъ бѣлаго отличить уже труднѣе и особенно подъ парами, когда дымъ препятствуетъ разсматривать цвѣтъ огней. При такихъ обстоятельствахъ производство сигналовъ системою фонарей Варда или дѣлается невозможнымъ или вкрадываются неизбѣжныя ошибки.

Въ большой эскадрѣ способъ отвѣчать на адмиральскіе сигналы едва ли будетъ удобенъ, такъ какъ для отвѣта на сигналы адмирала всѣ корабли должны также поднимать свои фонари, что, по самой системѣ и привязкѣ фонарей Варда, требуетъ не мало времени (отъ 8 до 10 мин.).

Если адмиралъ встрѣтитъ надобность немедленно сдѣлать сигналъ, не имѣя времени дожидаться, покуда всѣ корабли изготовятъ свои фонари, то производство и исполненіе сигнала будетъ задержано изготовленіемъ отвѣта прочихъ кораблей. Въ темную же ночь, при свѣжѣмъ вѣтрѣ и значительномъ кренѣ, подъемъ отвѣтовъ еще болѣе замедлится.

Вполнѣ замѣнить употребляемый нынѣ способъ производства ночныхъ сигналовъ нельзя, потому что для разстоянія болѣе 2-хъ или 2¹/₂ миль необходимо употреблять фальшфейера и вспышки, которые можно ясно видѣть даже за 6 миль и болѣе. Но также, не смотря на вышензложенныя неудобства новаго способа, нельзя отвергнуть существенную пользу ночнаго телеграфа, въ чемъ часто можетъ встрѣтиться надобность, особенно же въ военное время, плавая въ эскадрѣ.

При употребленіи въ эскадрахъ новыхъ сигналовъ и чтобы ускорить исполненіе ихъ, необходимо упразднить способъ отвѣта партикулярныхъ кораблей.

Достаточно было бы, вмѣсто подъема всѣхъ фонарей, отвѣчать вспышкой, фальшфейеромъ или подъемомъ одного фонаря.

Принимая все это въ соображеніе, я полагаю, что истинно полезно бы ввести систему Варда въ употребленіе во флотѣ, оставляя, однако, при этомъ для дальнихъ разстояній, существующій нынѣ способъ производства ночныхъ сигналовъ.

Проектъ росписанія инструментовъ, медикаментовъ и аппаратовъ, необходимыхъ врачу и фельдшеру, когда они назначены при десантѣ.

Когда десантъ свозится на берегъ на всѣхъ гребныхъ судахъ корабля, тогда при немъ должны находиться врачъ и фельдшеръ.

Если же численность десанта незначительна, то достаточно назначать при немъ одного фельдшера.

Врачъ, находящійся въ составѣ десанта, долженъ имѣть:

- 1) Лекарскій карманный наборъ.
- 2) Хлороформъ.

Фельдшеръ, назначенный при десантѣ, долженъ имѣть:

- 1) Фельдшерскій карманный наборъ.
- 2) Медпрепараты и аппараты, необходимые при первоначальной перевязкѣ:

- | | | |
|---|---|-----|
| <ol style="list-style-type: none"> а) гофминскія капли (liquor Hofmani); б) нашатырный спиртъ (Ammon. liquid.); в) свинцовый сахаръ (Sachar Saturn); г) деревянное масло (Ol. olivaceum); д) липкій пластырь (Empl. adhaes); е) бинты всѣхъ 3-хъ номеровъ; ж) лгатуры; з) корпію правильную въ болѣе употребительныхъ формахъ; и) корпію неправильную; к) компрессы квадратныя въ величину платка для перевязки по системѣ Майора; л) турникеты; м) ножницы аптечныя; н) Оловянная мензура въ 6 унцій. | } | (*) |
|---|---|-----|

3) Лубки.

4) Двѣ плетенныя, съ плечевыми перевязями, бутылки: одна съ водою, другая съ краснымъ виномъ.

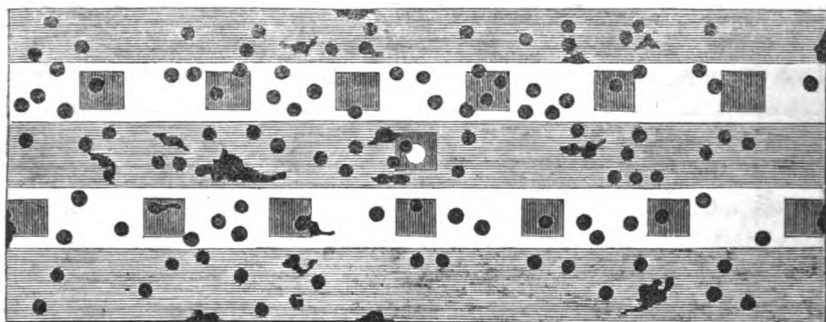
Примѣчаніе 1. Когда при врачѣ по какой либо причинѣ нѣтъ фельдшера, то онъ обязанъ имѣть и вещи, означенныя ниже подъ цифрами 2, 3 и 4; для этого онъ беретъ съ собою одного лазаретнаго слугителя.

(*) Всѣ эти вещи должны быть удобно размѣщены въ одномъ ящикѣ: длиною въ 10 верш. шириною въ 5, вышиною въ 4, съ выдвижною крышкою и плечевою, перевязью. Ящикъ можетъ быть сдѣланъ по усмотрѣнію командира судна, своими средствами.

	Синоп.	Цесаревичъ	Воз.	Ретизанъ.		Синоп.	Цесаревичъ.	Воз.	Ретизанъ.
N	0°	1° W	0° 15' W	2° O	S	0° 0' W	1°	0° 15' W	По случаю экстренной откомандировки, для перевозки финского стрѣльцова батальона не окончили въ Кронштадтѣ наблюдения авіація на всѣ румбы.
N10	0	1/2 O	0 30 W	1 1/2 O	SW	0	1	0 45 W	
N20	0	1 1/2 O	1 0 W	3 O	SSW	0	1	40' W	
N30	0	---	1 0 W	3 1/4 O	SWIS	0	---	0 0	
N40	0	2 1/2 O	1 0 W	2 1/2 O	SW	0	2	0 0	
N50	0	---	0 52 O	3 1/2 O	SW1W	0	---	0 15 W	
N60	1 1/2 O	3 O	2 15 O	2 1/4 O	WSW	0	3	0 15 W	
N70	1	---	1 45 O	2 1/4 O	WIS	1/2	---	0 15 W	
N80	1	3 O	1 45 O	---	W	1/2	2 1/2	0 2 1/2 W	
N90	1	2 O	1 22 O	---	WIN	1	1 1/2	0 52 W	
S010	1	1 O	1 52 O	3 1/2 W	WNW	1	1 1/2	1 0 W	
S020	1/2	1/2 O	1 52 O	3 1/2 W	NW1W	1	1	1 3 W	
S030	1	---	1 0 O	---	NW	1	---	1 0 W	
S040	1	---	0 45 O	3 1/4 W	NW1N	1	---	0 45 W	
S050	1/2	---	0 15 O	2 1/2 W	NNW	1	1/2	0 30 W	
S060	0	---	0 0	---	NW	1/2	---	0 15 W	
S	0	1 O	0 15 W	---	N	0	1	0 15 W	

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ СТРЕЛЬБЫ НА ОТРЯДЪ.

Чертежъ щита съ обозначеніемъ пробитій сдѣланныхъ на практической стрѣльбѣ съ корабля «Спнопъ», на ревальскомъ рейдѣ, 2 августа 1861 г.



Длина щита 6 саж., высота 3 саж.

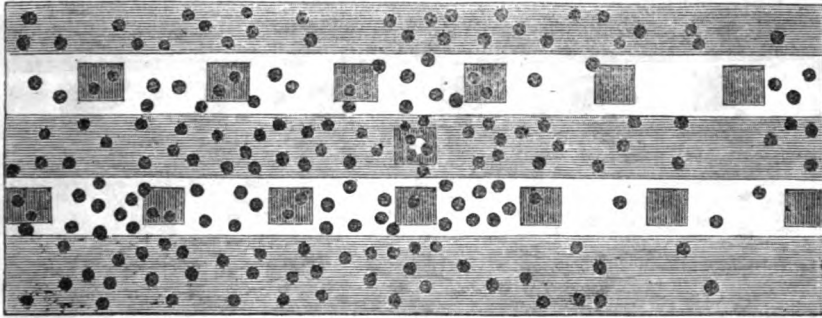
Вѣтръ W умѣренный; облачно, временно съ порывами и дождемъ. Высота барометра 29,48; по термометру + 15°.

Изъ какихъ орудій.	Расстояние до щита въ ка- бельтовыхъ.	Уголъ возвы- шенія въ гра- дусахъ.	Зарядъ.	Снарядъ.	Числовыстрѣ- ловъ.	Попало въ щитъ.	Процентное содержаніе по- павшихъ.
Изъ 60 ф. № 2-й .	8	5 1/8°	9 ф.	Ядро.	128	32	25
— 36 — № 1-й .		4 1/2°	9 —		40	9	23, 5
— 36 — № 2-й .		4 1/2°	9 —		144	43	29, 86
— 36 — № 3-й .		4 5/8°	7 —		93	30	30, 61
— 36 — № 4-й .		4 6/8°	6 —		134 (°)	35	26, 11
— 60 — № 1-й .		4 1/2°	16 —		11	6	54, 54

Число всѣхъ выстрѣловъ раздѣлено было поровну на 1 и 2 комендоровъ; выстрѣлы, непопавшіе въ щитъ, дожились удовлетвори-тельно.

(*) Кадетами морскаго корпуса сдѣлано 30 выстрѣловъ.

Чертежъ щита съ обозначеніемъ пробоинъ, сдѣланныхъ на практической стрѣльбѣ съ корабля «Цесаревичъ», 4 августа 1861 года.

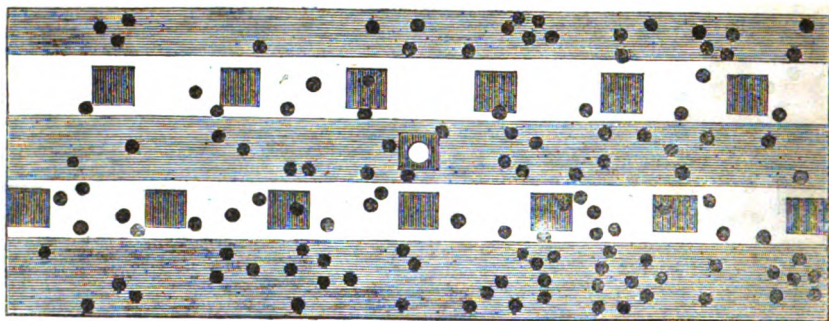


Длина щита 6 саж., вышина 3 саж.

Состояніе погоды: ясно; по термометру $+ 15^{\circ}$. Вѣтръ тихій, съ правой стороны.

Изъ какихъ орудій.	Расстояние до щита въ ка- белъныхъ.	Уголъ возвы- шенія въ гра- дусахъ.	Зарядъ.	Снарядъ.	Число выстрѣ- ловъ.	Попало въ щитъ.	Процентное содержаніе по- павшихъ.
Изъ 60 ф. № 2-й .	$6\frac{1}{4}$	$3\frac{7}{8}$	9 ф.	Ядро.	97	48	0, 49
— 36 — № 1-й .		$3\frac{1}{8}$	»		22	11	0, 50
— 36 — № 2-й .		$2\frac{7}{8}$	»		124	67	0, 55
— 36 — № 3-й .		$3\frac{2}{8}$	7 —		92	44	0, 48
— 36 — № 4-й .		$3\frac{2}{8}$	6 —		35	17	0, 50
— 60 — № 1-й .		$2\frac{6}{8}$	11 —		5	2	0, 40

Чертежъ щита съ обозначеніемъ пробойнъ, сдѣланныхъ на практической стрѣльбѣ съ корабля «Вола», на ревельскомъ рейдѣ, августа 1 дня 1861 года.



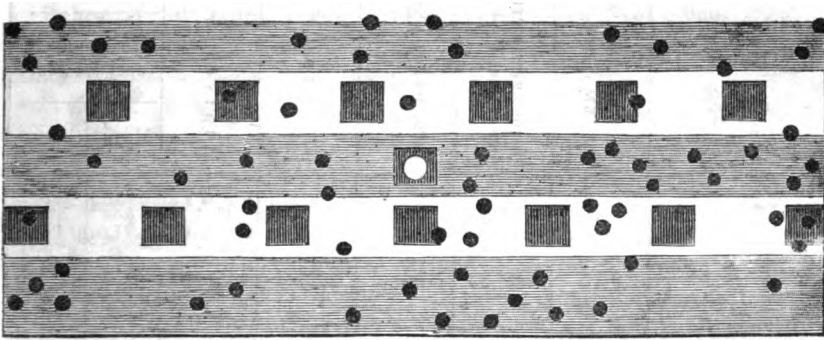
Длина щита 6 саж., высота 3 саж.

Съ 8 $\frac{1}{2}$, до 10 часовъ утра пасмурно, короткое время накрапывалъ мелкій дождь; вѣтеръ съ лѣвой стороны, косвенный, умѣренный; съ 1 $\frac{1}{2}$, до 3 часовъ сдѣлался свѣжій; термометръ +16°.

Изъ какихъ орудій.	Расстояние до щита въ ка- бельтовыхъ.	Уголъ возвы- шенія въ гра- дусахъ.	Зарядъ.	Снарядъ.	Число выстрѣ- ловъ.	Попадо въ щитъ.	Процентное содержаніе по- пашихъ.
Изъ 60 ф № 2-й .	6	3 $\frac{3}{4}$	9 ф.	Ядро	120	58	48
— 30 — № 1-й .	6	2 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{2}$		10	3	30
— 30 — № 2-й .	6	3 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{2}$		110	32	29
— 30 — № 4-й .	6	4	4		70 (*)	30	42

(*) Кадеатами морскаго корпуса сдѣлано 10 выстрѣловъ ядрами въ цѣль. Число всѣхъ выстрѣловъ раздѣлено было поровну на 1 и 2 комендоровъ; каждый изъ нихъ сдѣлалъ по 5 выстрѣловъ.

Чертежъ щита съ обозначеніемъ пробоинъ, сдѣланныхъ на практической стрѣльбѣ съ корабля «Ретвизанъ», 5 августа 1861 года.



Длина щита 6 саж., высота 3 саж.

Ясно; вѣтръ умѣренный, NWtW съ правой стороны.

Изъ какихъ орудій.	Расстояние до щита въ ка- бельныхъ.	Уголъ возвы- шенія въ гра- дусахъ.	Зарядъ.	Снарядъ.	Число выстрѣ- ловъ.	Попало въ щитъ.	Процентное содержаніе по- павшихъ.
Изъ 60 ф. № 2-й .	9	$5\frac{3}{4}$ и 7	11 и 9 ф.	Ядр. сп- лошное.	86	67	24
— 30 — № 1-й .	9	$6\frac{2}{8}$	10 ф.	Ядро	40		
— 30 — № 2-й .	9	$7\frac{5}{8}$	$7\frac{1}{2}$	—	128		
— 30 — № 4-й .	9	$4\frac{2}{8}$	4	—	22		

ОПЫТЪ НАДЪ ПОВОРОТЛИВОСТЬЮ

100 ПУШЕЧНЫХЪ КОРАБЛЕЙ «СИНОПЪ» И «ЦЕСАРЕВИЧЪ».

Имена кораблей.	Часовой ходъ по лагу въ узлахъ.	Продолжительность циркуляции.	Вычисленная ок- ружности.	Діаметры.	Радиусы.	Пройденное разстояніе по лагу Массея.	
						Мили.	Сажени
«Цесаревичъ».	Лѣ	во на	бо р	тъ $2\frac{1}{2}$	ш ла га.		
	9, 5	м. с. 6 25	сак. 886, 5	282, 1	141, 05	0, 7	612, 5
	П ра	во на	бо р	тъ $2\frac{1}{2}$	ш ла га.		
	9, 5	6 41	928, 2	295, 4	147, 7	0, 8	700
«Синопъ».	Лѣ	во на	бо р	тъ $2\frac{1}{2}$	ш ла га.		
	8, 5	м. с. 6 25	700	222, 7	111, 3	0, 7	613
	П ра	во на	бо р	тъ $2\frac{1}{2}$	ш ла га.		
	9, 25	7 35	962, 5	306, 2	153, 2	0, 8	700

ИЗВѢСТІЯ О ПЛАВАНІИ НАШИХЪ СУДОВЪ ЗА ГРАНИЦЕЙ

РАПОРТЫ КОМАНДИРА КОРВЕТА «КАЛЕВАЛА», КАПИТАНЪ-ЛЕЙТЕНАНТА
ДАВЫДОВА.

I.

Гонолулу; 23 февраля 1862 г.

19 февраля съ вѣтреннымъ мнѣ корветомъ прибылъ благополучно въ Гонолулу, на 15 сутки по оставленіи Санъ-Франциско. Весь переходъ совершенъ подъ парусами, сначала при свѣжихъ, а потомъ при тихихъ попутныхъ вѣтрахъ; среднее суточное плаваніе вышло 153 миль. Мы слѣдовали путемъ «sail packets» между Санъ-Франциско и Гонолулу, и слѣлали переходъ, равный по времени среднему переходу парусныхъ пакетботовъ. Все плаваніе сопровождалось самыми обыкновенными обстоятельствами, и замѣчательное для насъ было только то, что американскій клиперъ, въ 650 тоннъ, *George Lee*, который на нашемъ траверзѣ вышелъ изъ Санъ-Франциско на пути въ Китай, прошелъ Гонолулу 4 часами послѣ насъ.

Здѣсь мы поправляемъ весь такелажъ и осматриваемъ рангоутъ, для чего вчера утромъ совершенно разружился, спустивъ стеньги на найтовы и реп на палубу. Въ то же время, своимъ людьми, я рѣшился проконопатить баргоутъ и палубу, не потому, чтобы они текли, но въ видахъ будущей службы корвета на сѣверѣ, гдѣ для подобной работы, корветъ вѣроятно не будетъ имѣть столь же благоприятныхъ обстоятельствъ, какъ здѣсь. Туго осадивъ старую конопать, мы съ трудомъ можемъ добавлять въ пазы по одной пряди, за исключеніемъ носоваго и кормоваго подзора; въ первые входитъ по двѣ пряди, а стеньги обшивныхъ досокъ въ подзорѣ, разошедшіеся до $\frac{1}{4}$ дюйма вслѣдствіе сильныхъ ударовъ волнъ, требуютъ по 8 новыхъ прядей. Однако, не смотря на этотъ важный недостатокъ корвета, корма его, благодаря необыкновенно-прочной постройкѣ и вкрѣпленію задняго штевня мѣдными наугольниками, не имѣетъ ни малѣйшихъ слѣдовъ поврежденій, за исключеніемъ вышепомянутыхъ разошедшихся стыковъ обшивныхъ досокъ; верхняя часть руля, напри-
мѣръ, также плотно приходится къ заднему штевню, какъ и прежде, и постоянно требуетъ смазки саломъ, для того, чтобы легче ходилъ руль.

Здѣсь мы также пересматриваемъ и исправляемъ на берегу всѣ гребныя суда; сверхъ того, намѣрены выскоблить цѣпные канаты и выграсить водяныя систерны.

По окончаніи всѣхъ этихъ работъ, оставляемъ Сандвичевы острова для слѣдованія въ Японію, и если будетъ время, то зайдемъ на нѣсколько дней въ Канагаву или въ Іеддо, и оттуда въ Хакодате и де-Кастри.

Винтовую лодку «Моржъ» мы не застали въ Гонолулу, она вышла восемью днями ранѣе нашего прибытія.

За двѣ недѣли до ухода нашего изъ Санъ-Франциско, туда прибылъ изъ Атлантическихъ штатовъ министръ-резидентъ Сѣверо-Американскаго союза въ Японію, г. Rob. Pruyn. Для доставленія его къ мѣсту назначенія въ Іеддо, былъ назначенъ паровой корветъ *Wyoming*, который долженъ былъ прибыть для этого въ Санъ-Франциско, изъ эскадры Тихаго океана. Корветъ этотъ, по свѣдѣніямъ, полученнымъ вскорѣ послѣ пріѣзда г. Pruyn'a, имѣетъ нужду сначала войти въ докъ на Mare Island, и кромѣ того сдѣлать большія исправленія въ паровыхъ котлахъ. Это обстоятельство побудило г-на Pruyn'a довести до моего свѣдѣнія, что онъ считалъ бы себя много обязаннымъ, еслибъ могъ пройти на «Калевалъ» до Сандвичевыхъ острововъ и тамъ дожидать прибытія корвета *Wyoming*. Причина такой просьбы заключалась въ болѣзни находившагося при немъ сына, которому доктора предписывали какъ можно скорѣе переѣхать изъ дождливый и холодный зимній климатъ Калифорніи на тропическую погоду Сандвичевыхъ острововъ. Я счелъ своимъ долгомъ изъявить полную мою готовность доставить г-на Pruyn'a въ Гонолулу на вѣренномъ мнѣ корветѣ. Къ сожалѣнію, чашотка его сына весьма неожиданно окончилась смертію, и г. Pruyn, въ письмѣ ко мнѣ, увѣдомляя о своемъ несчастіи, благодарилъ за готовность мою ускорить прибытіе его въ тропики. Принимая во вниманіе настоящія дружественныя отношенія наши съ Сѣверо-Американскими штатами, а также и то, что вѣренный мнѣ корветъ, согласно назначенія своего, долженъ будетъ посѣтить Японію въ апрѣлѣ мѣсяцѣ, я счелъ долгомъ своимъ сдѣлать извѣстнымъ г-ну Pruyn'у, что я буду считать себя весьма счастливымъ, если получу приказаніе нашего посланника доставить его въ Іеддо. Если въ Вашингтонѣ признаютъ нужнымъ сдѣлать мнѣ это приказаніе, то оно по телеграфу можетъ дойти до Санъ-Франциско и оттуда черезъ двѣ недѣли г. Pruyn можетъ прибыть на Сандвичевы острова; въ противномъ же случаѣ въ его распоряженіе вѣроятно дадутъ состоящій въ Санъ-Франциско парусный корветъ *St Mary's*, для доставленія

въ Японію какъ его, такъ и двухъ консуловъ, въ Хакодате и Канагаву.

На корветѣ все благополучно; здоровье команды въ самомъ лучшемъ состояніи; больныхъ два человѣка наружными болѣзнями.

II.

Гонолулу; 21 марта 1862 года.

Я рассчитывалъ оставить Гонолулу 17 марта, для слѣдованія въ Де-Кастри; но по обстоятельствамъ, изложеннымъ ниже сего, долженъ былъ отложить выходъ въ море до сегодняшняго дня.

Утромъ 15 марта, Король гавайскихъ острововъ, Камеамеа IV, посѣтилъ ввѣренный мнѣ корветъ, и пробылъ болѣе двухъ часовъ, подробно осматривая корветъ, его внутреннее расположеніе и машину. Мы встрѣтили и проводили его съ королевскими почестями, и при съѣздѣ съ корвета салютовали 21 выстрѣломъ; вслѣдъ затѣмъ поставили людей по реямъ и разсвѣтились флагами. Его Величество остался весьма доволенъ корветомъ и благодарилъ насъ за сдѣланный ему приемъ. На другой день, онъ прислалъ своего адъютанта просить меня, отложить отправленіе корвета, и вмѣсто субботы, выйти въ море въ среду; при этомъ мнѣ передалъ, что Королю угодно сдѣлать мнѣ и офицерамъ честь, приглашеніемъ обѣдать во дворецѣ. Я считалъ обязанностію моею исполнить, лестное для насъ, желаніе Короля, и отложилъ отправленіе корвета до 21 марта. Обѣдъ во дворцѣ былъ вчера вечеромъ; на немъ, по приглашенію Короля и Королевы, участвовали съ корвета, кромѣ меня, еще старшій офицеръ и докторъ. На обѣдѣ Король объявилъ мнѣ, что смерть французскаго повѣреннаго воспрепятствовала его намѣренію, сдѣлать вчера во дворцѣ балъ для всѣхъ офицеровъ корвета.

17 марта въ Гонолулу скончался *consul commissaire* Его Величества Императора Французовъ, г. Emile Perrin. По приходѣ нашемъ въ Гонолулу, я, между прочими офиціальными лицами города, познакомился съ г. Perrin, и въ непродолжительномъ времени послѣ того получилъ отъ него визитъ на корветѣ; затѣмъ, какъ я, такъ и офицеры корвета, пользовались его вниманіемъ во все время нашей стоянки здѣсь. Послѣ смерти его, секретарь французской миссіи, въ письмѣ ко мнѣ, обратился съ просьбою, оказать ему, за отсутствіемъ французскаго военнаго судна, содѣйствіе въ возданіи должной почести памяти покойнаго представителя Франціи, во время погребенія тѣла его, 20 марта. Полагая долгомъ моимъ исполнить эту просьбу, я отправилъ съ корвета, для участія въ похоронной церемоніи, два взвода изъ абордажной и стрѣлковой партій, всего 60 человѣкъ, при двухъ офицерахъ. Два гардемарины были назна-

ченъ при катафалкѣ и, кромѣ того, я присутствовалъ при церемоніи съ свободными отъ службы офицерами.

Министръ-резидентъ Соединенныхъ штатовъ въ Японіи, г. Robert Pruyn, объ отправленіи котораго изъ Санъ-Франциско въ Іеддо я уже доносилъ, заходилъ въ Гонолулу на прошедшей недѣлѣ, на пути слѣдованія къ мѣсту своего назначенія, на американскомъ купеческомъ клиперѣ *Ringleader*. Парусный корветъ *St.-Mary's* отправленъ въ крейсерство къ берегамъ Панамы, а паровые *Wyoming* и *Lancaster*, исправляются въ Калифорніи.

17 марта старшій офицеръ корвета отправился на вельботѣ попробовать паруса, уменьшенные въ третій разъ по выходѣ изъ Кронштадта; на первомъ галсѣ отъ корвета вельботъ опрокинуло; шлюпки съ корвета подоспѣли очень скоро и подобрали вельботныхъ гребцовъ и лейтенанта Конаржевскаго, нисколько не растерявшихся и отдѣлавшихся купаньемъ въ весьма теплой водѣ. Корветскій вельботъ весьма неостойчивъ и совершенно не можетъ носить высокаго рейковаго паруса. При первомъ удобномъ случаѣ, я постараюсь сдѣлать ему паруса, какіе я видѣлъ на здѣшнихъ битобойныхъ вельботахъ, у которыхъ на короткой мачтѣ, отъ 8 до 10 футъ, подымается весьма длинный парусъ. Такой парусъ меньше кренить и можетъ употребляться при довольно свѣжихъ вѣтрахъ.

Мы снимаемся съ якоря тотчасъ по запечатаніи настоящаго моего донесенія.

Мы зайдемъ въ Канагаву или Іеддо, если позволятъ обстоятельства; во второй же половинѣ мая надѣмся прибыть въ Де-Кастрн.

На корветѣ все благополучно; общее состояніе здоровья экипажа хорошо; больныхъ прибыло четверо, береговою болѣзнію.

Рапортъ командира винтовой лодки «Моржъ», капитанъ-лейтенанта Кроуна.

Нагасаки; 20 марта 1862 г.

Я вышелъ изъ Гонолулу 6 февраля 5 часовъ пополудни. Во все время плаванія до острова Александра имѣли довольно умѣренный пассатъ.

24 февраля въ $\frac{1}{4}$ 7 часа по полудни, послѣ заката солнца, увидѣли съ марса двѣ небольшія скалы и бурунъ. Въ полдень и утромъ имѣли хорошія обсерваціи и по нимъ нашли широту въ полдень $21^{\circ} 32' N$, долготу $165^{\circ} 50' O$. По курсу $SW\frac{1}{2}W$ отъ полдня до $\frac{1}{4}$ 7 часа сдѣлали $22\frac{1}{4}$ мили. По траверзу курса, въ наибольшемъ антретномъ разстояніи 10 миль, скалы эти приходятся по картѣ въ широтѣ $21^{\circ} 30' N$, долготѣ $165^{\circ} 25' O$.

14 Марта въ полдень подошли къ проливу между островомъ Якуно-Сима и къ югу отъ него лежащими островами и рифами. Пройдя проливъ и находясь въ 50 миляхъ отъ скаль Ослинныя уши, встрѣтили крѣпкій N. 15 марта въ $\frac{1}{2}$, 10 часа вечера вѣтеръ со шкваломъ порешель къ W и дулъ съ силою шторма до полдня 16 марта. Въ 5 часовъ вечера развели пары, и 17 марта въ 7 часовъ утра увидѣли мысъ Номо, а въ $\frac{1}{2}$, 10 часа бросили якорь на внутреннемъ рейдѣ города Нагасаки. Здѣсь я нашелъ винтовой транспортъ «Японецъ». Во время плаванія опять лопнулъ штурь-тросъ; я попробовалъ замѣнить его обыкновеннымъ пеньковымъ, новымъ тросомъ, но этотъ тросъ не простоялъ трехъ дней. Причиною того, что безпрестанно штурь-тросъ лопается, я полагаю широкую лопасть руля, потому что я замѣтилъ, что вновь продѣтый штурь-тросъ отъ сильнаго напряженія вытягивался на цѣлую треть въ нѣсколько дней.

Здѣсь я простою по расчету столько времени, чтобъ съ открытіемъ льдовъ быть въ Де-Кастри.

На лодкѣ все благополучно. Здоровье офицеровъ и команды въ хорошемъ состояніи. Больныхъ нижнихъ чиновъ одинъ, береговой болѣзнію.

Рапортъ командира вѣпера «Стрѣлокъ», лейтенанта Егершельда.

Симонсъ-бай; 9 апрѣля 1862 г.

Принявъ провизію и уголь въ Батавіи, «Стрѣлокъ» снялся съ якоря при легкомъ противномъ вѣтрѣ. Дойдя до о-ва Амстердама, я принужденъ былъ стать на якорь, потому что засвѣжѣвшій вѣтеръ не позволилъ слабой машинѣ дѣйствовать съ пользою. 3 февраля, при стихнувшемъ вѣтрѣ, пошелъ къ Зондскому проливу; вѣтеръ свѣжѣлъ и постоянно мѣнялся между S и W, налетая по временамъ сильными порывами съ дождемъ. Держась ночью у о-ва Кракатоа, я долженъ былъ вступить подъ паруса, чтобы перемѣнить воду въ котлахъ и поворачивалъ каждые полчаса съ постоянно свѣжѣвшимъ вѣтромъ. При переносѣ гротъ-марселя, въ одинъ изъ поворотовъ, я потерялъ гротъ-марса-рею и, не имѣя запасной, долженъ былъ спуститься назадъ, а на другой день бросилъ якорь у о-ва Онусть.

По освидѣтельствованіи оказалось, что марса-рея переломилась на $\frac{1}{2}$, праваго нока; лѣсъ былъ сучковатый еловый, такъ что причина заключалась въ слабости лѣса; болѣе же крѣпкаго дерева въ Николаевскѣ не было; запасную марса-рею не стоило брать, потому что надѣяться на нее нельзя, а лишній рангоутъ, заваливая небольшую палубу судна, стѣсняетъ всѣ дѣйствія.

Командующій англійскими морскими силами въ Индѣйскомъ архипелагѣ, контръ-адмиралъ Мей, согласно моей просьбѣ, приказалъ сдѣлать новую рею, а также дозволилъ взять на Онрустѣ потребное количество угля. Это избавило меня отъ необходимости идти въ Батавію и грузится на безпокойномъ рейдѣ. По малочисленности рабочихъ въ портѣ, рея была окончена только чрезъ 10 дней, что, впрочемъ, меня особенно не задержало, потому что во все время пребыванія клипера у острова дули такіе крѣпкіе противные вѣтры, что лишь суда, снабженные сильными машинами, могли проходить Зондскій проливъ.

14 февраля отправился по назначенію. Ночь предвѣщала быть бурной, потому я предпочелъ стать на якорь подъ берегомъ Суматры у о-ва *Zuphten*; съ разсвѣтомъ пошелъ далѣе и въ тотъ же день вышелъ изъ Зондскаго пролива, получивъ легкій NO.

Направляя курсъ къ S, чтобы скорѣй пересѣчь штилевую полосу, мы шли 5 дней съ перемежающимися тихими вѣтрами; 20-го же февраля, при нашедшемъ порывѣ отъ SO, получили пассатъ въ широтѣ $11^{\circ}15'$ S, долготѣ $104^{\circ}30'$. Желая получить болѣе свѣжій вѣтеръ, я держалъ южнѣе; но все напрасно. Я послѣ узналъ отъ другихъ судовъ, что почти на всемъ пространствѣ, занимаемомъ SO пассатомъ, не было свѣжихъ вѣтровъ. 8 марта пересѣкли тропикъ въ долготѣ $65^{\circ}15'$; здѣсь вѣтры были ровнѣе и плаваніе довольно сносно. О-въ Маврікія прошли въ разстояніи 300 миль, а въ широтѣ $28^{\circ}45'$, долготѣ $45^{\circ}30'$, потеряли пассатъ 13 марта, пробывъ въ его полосѣ 21 день и имѣя среднее суточное плаваніе $163\frac{1}{2}$ милл.

Отъ меридіана Мадагаскара до мыса Доброй Надежды мы имѣли тихій вѣтеръ, обошедшій четыре раза сряду вокругъ компаса и всегда по солнцу. 22 марта открыли берегъ къ S отъ мыса *Hood* на 35 миль. Убѣдившись въ достаточной вѣрности хронометровъ, продолжали плыть своимъ прежнимъ курсомъ, а 25 числа, опредѣлившись у мыса *Wasches*, нашли, что хронометры наши совершенно вѣрно показали мѣсто судна. Обогнувъ, при штилѣ подъ парами, мысъ *Agullas*, получили у *Hanglip* свѣжій SO, съ которымъ вошли въ темную ночь на рейдъ въ Симонсъ-тоунъ.

Переходъ изъ Батавіи до Мыса совершенъ въ 40 дней; наибольшее суточное плаваніе было 305 миль, наименьшее—15 миль; 1 день имѣли болѣе 250 миль, 6 дней болѣе 200 и 8 дней болѣе 150 миль.

Поврежденія наши состояли въ слѣдующемъ:

1) Въ лопнувшей скобѣ у нижняго ватеръ-штага возлѣ форъ-штевня; не смотря на огромное волненіе, совершенно покрывавшее

базовыхъ, заводившихъ новую скобу,—работа эта была выполнена молодецки.

2) Поврежденіе состояло въ треснувшей грота-реи, которую мы снайтовили, а теперь на нее кладутъ шкалы.

Желая сдѣлать хорошій переходъ, я приказалъ вахтеннымъ начальникамъ носить большіе паруса, и вина моя состоитъ только въ томъ, что я не рассчиталъ, что для того, чтобы нести хорошіе паруса, нужно имѣть и хорошій рангоутъ, а не еловыя реи, которыми снабжаютъ насъ на Амурѣ, по неимѣнію другаго дерева при портѣ. «Стрѣлокъ» уже не первое судно, на которомъ дѣлаютъ испытанія надъ еловымъ рангоутомъ. Штоки на якоряхъ тоже были сдѣланы изъ дурнаго лѣса, почему я не мало не удивляюсь, что потерялъ ихъ: одинъ въ Банковскомъ проливѣ, другой въ Симонсъ-баѣ. На этомъ же рейдѣ лопнула цѣпь, когда клиперъ отставался на двухъ якоряхъ, при очень свѣжемъ SO. Цѣпь и якорь найдены.

Въ кормовой части открылась течъ изъ подъ чака у дейдвудной трубы; сама по себѣ она не опасна, потому что незначительна, около 5 ведръ въ часъ, при сильной качкѣ (на якорѣ 3 ведра въ сутки); но главное неудобство заключается въ томъ, что вода не имѣетъ стоку. Упорный подшипникъ, незабранная шпацин, различные переборки, заставляютъ ее застаиваться, и она издаетъ непріятный запахъ. Здѣсь я хочу заказать свинцовыя трубы для проводки воды въ трюмъ. Общая течъ не превышаетъ 12 дюймовъ въ сутки, не смотря на то, что клиперъ сильно коробитъ, когда при большемъ ходѣ подвѣтранный бортъ въ водѣ. О качествахъ клипера могу сказать, что онъ поворачиваетъ оверъ-штагъ дурно, а при зыби совсѣмъ отказывается поворачивать. Въ бакштагъ при свѣжемъ вѣтрѣ ходитъ очень хорошо, 13 узл.; въ бейдевиндъ—худо. Много уменьшаютъ ходъ мѣшковатые паруса, сшитые въ Николаевскѣ, а также и большая зыбь, постоянно встрѣчаемая въ моряхъ, гдѣ «Стрѣлку» приходилось плавать.

Переговариваясь въ морѣ съ купеческими судами сигналами Марріэта (Рено никто не хочетъ употреблять, кромѣ французовъ), я съ горестью замѣчалъ, что кушцы для того, чтобы держаться въ бейдевиндѣ рядомъ съ нами, убирали фокъ, гротъ, клали врюysel на стеньгу, и все таки имѣли преимущество въ ходу. Недостатки же эти не помѣшали мнѣ обогнать всѣ купеческія суда, вышедшія въ одно время и даже раньше «Стрѣлка» изъ Зондскаго пролива. Къ числу судовъ, которыхъ обошелъ клиперъ, принадлежитъ и голландскій винтовой корветъ *Gronungen*. Вышелъ онъ изъ Батавіи 14 днями раньше насъ, а на Мисъ пришелъ только 2 днями ранѣе. Онъ заходилъ на Кокосовыя острова на нѣсколько часовъ. При

встрѣчѣ на мысѣ мы рассчитали потерянное время, и результатъ вышелъ, что онъ опоздалъ на 10 дней.

Имѣя подъ руками различныя руководства и лоціи, я отдаю преимущество русскимъ капитанамъ Литке и Головинну. Ихъ наблюдательность и вѣрность описанія облегчили много плаваніе, которое было совершено въ тѣ же мѣсяцы, что и ихъ; переходъ же капитана Литке почти въ тѣ же самыя числа, что и мой. Паденіе и возвышеніе барометра не тревожило меня, потому что я зналъ напередъ среднее состояніе барометра изъ таблицъ кап. Литке; вѣтеръ мѣнялся такъ, какъ онъ говорилъ, а наставленія его для плаванія Зондскимъ проливомъ чрезвычайно вѣрны и полезны.

Мори непослужилъ мнѣ ни къ чему; этотъ путь имъ не описанъ, по крайней мѣрѣ въ изданіяхъ, имѣемыхъ на «Стрѣлкѣ»; карты же его, на которыхъ назначены пути судовъ, не показывая ихъ ранга, служатъ скорѣй источникомъ любопытства чѣмъ пользы. Въ англійскихъ лоціяхъ тоже немного сказано объ этомъ пути; карты же вѣтровъ Board of Trade совершенно бесполезны.

Команда на переходѣ страдала разстройствомъ желудка, не смотря на принятыя мѣры, предписанныя для сохраненія здоровья въ дальнихъ плаваніяхъ. Проявленіе этой болѣзни было въ слабомъ видѣ и началось по выходѣ изъ тропиковъ. Общее число больныхъ было отъ 10 до 14, включая сюда трехъ—страдающихъ застарѣлой береговой болѣзнью и одного—ревматизмомъ.

Пять человѣкъ больныхъ я отослалъ въ госпиталь въ Симонсъ-Тоунѣ.

Причину болѣзни судовой докторъ полагаетъ въ простудѣ и цынгѣ, бывшей у большей части экипажа во время зимовки на Амурѣ. Противъ простуды трудно уберечься на клиперѣ, потому что палуба постоянно сыра и часто вода покрываетъ ее; а цынга такой ужасный бичъ, который всякую болѣзнь усложняетъ и затрудняетъ ея леченіе. На переходѣ умеръ матросъ Никитинъ отъ лихорадки, полученной на Онуствѣ. Тѣло его было предано морю.

Въ Симонсъ-баѣ рассчитываю простоять около трехъ недѣль. Доставка провизіи и матеріаловъ изъ Капъ-тоуна очень затруднительна.

РАПОРТЪ КОМАНДИРА КОРВЕТА «БОГАТЫРЬ, КАПИТ.-ЛЕИТ. ЧЕВЫШЕВА.

Монтевидео; 17 апрѣля 1862 года.

Отойдя отъ острова Мадеры къ SW на разстояніе 200 миль, на другой день послѣ того, какъ мы оставили Фунчалъ,—въ 8 часовъ вечера 26 февраля, въ широтѣ 28° 40' N, долготѣ 19° 48' W

получили тихій NO пассатъ, переходящій иногда къ О. Получивъ пассатъ чрезвычайно высоко, мы все время имѣли его весьма слабымъ; чрезъ двое сутокъ вошли въ тропикъ. 4 (16) марта, подойдя къ островамъ Зеленаго мыса, въ часъ по полуночи, прошли рейдомъ и, увидавъ тамъ корветъ «Новикъ», легли въ дрейфъ и послали на корветъ катеръ; но не получивъ никакихъ бумагъ по возвращеніи катера, снялись съ дрейфа и, не имѣя надобности останавливаться въ Porto-Grande, слѣдовали по назначенію. 8 марта, въ полдень, въ широтѣ $4^{\circ} 38' N$, долготѣ $26^{\circ} 8' W$, потерявъ пассатъ и вступивъ въ штилевую полосу, развели пары; на другой день 9 марта, въ 7 часовъ вечера, перешли экваторъ въ долготѣ $26^{\circ} 30'$. 10 числа, при S, находясь довольно восточно, вступили подъ паруса и только 12-го получили SO, который до того былъ слабъ и непостояненъ, что, можно сказать, южнаго пассата мы не имѣли, хотя на него имѣли полное право рассчитывать. Это очень замедлило нашъ переходъ до Монтевидео, гдѣ бросили якорь только лишь 6 апрѣля, и куда зашли какъ для того, чтобы вытянуть такелажъ передъ переходомъ Индѣйскимъ океаномъ, такъ и для того, чтобы осмотрѣть, съ помощію водолазнаго колокола, открывшуюся 2 апрѣля въ кормовой части течъ, которая показалаcя безъ всякой причины. Не имѣя свѣжихъ вѣтровъ, нельзя предполагать, чтобы корветъ текъ пазами; къ тому же, струя воды, идущая изъ подъ дейдвудной трубы, и дающая намъ по 26 дюймовъ воды въ каждые 12 часовъ, на якорѣ и въ морѣ, идетъ такъ равномернo, что надо искать причину ея въ оплошности при сверленіи дейдвудной трубы; причемъ сверломъ могли срѣзать заклепные болты. По приходѣ на рейдъ я хотѣлъ снять поперечную подушку подъ трубой, но, убѣдившись, что течъ идетъ ближе къ кормѣ, оставили эту бесполезную работу.

Не находя въ этой течіи ничего опаснаго, я завтра въ 8 часовъ утра снимаюсь съ якоря для слѣдованія въ Батавію, гдѣ, если обстоятельства потребуютъ, воспользуюсь плавучимъ докомъ.

Второе неспріятное донесеніе въ моемъ рапортѣ, потеря матроса 1-й статьи, Алексѣя *Иономарова*, который въ первый день пасхи, вмѣстѣ съ прочими чинами, былъ спущенъ на берегъ, тамъ купался у пристани и утонулъ; тѣло его чрезъ полчаса было найдено французскимъ подданнымъ, проживающимъ въ Монтевидео, *Felice Dominico Aglau*, но всѣ принятія мѣры къ спасенію утонувшаго остались безуспѣшны. Отъ предложенныхъ мною денегъ *Dominico Aglau* отказался, но я смѣю надѣяться, что безкорыстно-человѣколюбивый поступокъ его не останется безъ награды нашего правительства; жители города свидѣтельствуютъ, что онъ въ продолженіе четырехъ-лѣтняго своего здѣсь проживанія спасъ семь человѣкъ. Такъ

же, не считаю себя вправе умолчать о предупредительности гамбургскаго генеральнаго консула и шведско-норвежскаго г. Оттона Вильмера, который уже оказалъ много услугъ при килеваніи клипера и при присутствіи здѣсь эскадры, возвращавшейся изъ Тихаго океана подъ командою свиты Е. И. В. контръ-адмирала Попова. По приходѣ корвета онъ предложилъ свои услуги, которыя я принялъ съ удовольствіемъ, и неимѣю причины раскаиваться.

На рейдѣ стоятъ англійская и французская эскадры, подъ контръ-адмиральскими флагами,— состоящіе изъ двухъ фрегатовъ и осьми мелкихъ судовъ.

Отъ острова Мадеры до Монтевидео корветъ находился подъ парамп 2 дня и 20 часовъ, въ которые прошелъ 678 миль, а подъ парусами въ 37 дней сдѣлалъ 4320 миль. Команда день ото дня дѣлается бравѣе, но все еще недостаточно развивается. Причина этому, какъ мнѣ кажется, та, что она составлена изъ матросъ, хотя и состоящихъ на службѣ съ 1854 года, но бывшихъ въ безсрочномъ отпуску, и процентъ старыхъ матросъ несоразмѣрно малъ.

Больныхъ пять человѣкъ, изъ коихъ одинъ довольно серьезно.

РАПОРТЪ КОМАНДИРА КОРВЕТА «РЫНДА», КАПИТАНА 2 РАНГА СФУРСА-ЖИРКЕВИЧА.

Симонсъ-бай; 4 мая 1862 г.

Въ 8 часовъ утра 9 марта съ вѣтреннымъ мнѣ корветомъ, подъ парами, отправился изъ Порто-Гранде при совершенномъ штилѣ; но, пройдя 40 миль, вошли въ NO-й пассатъ и вступили подъ паруса, взявши курсъ, чтобы пересѣчь экваторъ между 25° и 26° долготы W. 15 марта, не дойдя 160 миль до экватора, встрѣтили экваторіальное затишье, почему снова вступили подъ пары, и подъ парамп пересѣкли экваторъ 16 марта въ 5¼ часовъ утра, въ долготѣ 25° 30' W. По случаю перехода чрезъ экваторъ, того же утра совершенно было благодарственное молебствіе, а постѣ полудня устроены были увеселенія сообразно съ изстари введеннымъ обыкновеніемъ. На другой день съ утра начались шквалы съ проливнымъ дождемъ отъ S, предвѣщавшіе приближеніе SO пассата, и того же 17-го числа въ полдень прекратили пары и вступили подъ паруса. Въ началѣ пассата мы имѣли весьма большіе жары, во время которыхъ косвенныя трещины на гротъ-мачтѣ значительно разширились, что вторично (*) заставило меня опасаться за непрочность гротъ-

(*) Въ первый разъ непрочность мачты была мною замѣчена при ея обдѣлкѣ, о чемъ и было донесено своевременно подлежащему начальству.

мачты, и потому я приказалъ положить на нее шкалы и завести помочи; но, не смотря на принятія предосторожности, въ широтѣ $33^{\circ} 20' S$ и долготѣ $13^{\circ} 34' W$, 17 апрѣля утромъ въ мало-вѣтріе, но при большой зыби, гротъ-мачта надломилась ниже бугеля отъ путень-вантъ; тотчасъ же взять былъ за топъ гротъ-мачты 8-ми дюйм. кабельтовъ, а за топъ гротъ-стенгги—5 дюйм. перлины и вытянуты у кормовыхъ пушечныхъ портовъ, а на другой день положили самыя прочныя шкалы, какія только позволяли судовыя средства (съ желѣзными полосами) и, укрѣпя мачту, мы могли носить гротъ-марсель во всю стенгу, только не въ свѣжій вѣтеръ; но съ такой мачтою отправиться въ Тихій океанъ я не рисковалъ, а рѣшился зайдти для исправленія на мысъ Доброй Надежды въ Симонсъ-бай, куда благополучно прибыли утромъ 1 мая. Здѣсь, по личной моей просьбѣ у начальнича англійскихъ судовъ на станціи, контръ-адмирала Уокера, былъ присланъ отъ порта мачтовой мастеръ и, по осмотрѣ, нашелъ нашу гротъ-мачту совершенно негодною для исправленія. Адмиралъ Уокеръ разрѣшилъ отпустить отъ порта дерево для мачты, а также деревья для стрѣлъ и гини; но извѣнялся, что не можетъ предложить мастеровыхъ, въ настоящее время занятыхъ отдѣлкою стеньговаго рапгоута на англійскіе: корветъ *Орфеусъ* и пароходъ *Гврюнъ*. Нанявъ вольнаго мачтоваго мастера для указанія, приступили уже къ отдѣлкѣ новой мачты людьми, выбранными изъ нашей корветской команды, и вмѣстѣ съ тѣмъ приступлено къ вынутію поврежденной мачты, которую буду стараться продать черезъ посредство консульскаго агента; но буде сего не удастся, то предполагаю распилить на брусья, въ которыхъ во время перехода встрѣчается большая надобность.

2-го мая рано утромъ прибылъ на здѣшній рейдъ корветъ «Новикъ», а вслѣдъ за нимъ прусскіе военные фрегаги *Навара* и *Тетисъ* и французскіе военные же—транспортъ *Изисъ* и фрегатъ *Дюмайна*.

Переходъ отъ Порто-Гранде сопровождался большею частью штормами, что крайне замедлило наше плаваніе; въ Симонсъ-бай мы прибыли на 54 сутки. За этотъ переходъ команда сдѣлала значительные успѣхи въ парусныхъ и пушечныхъ экзерсиціяхъ; жаль только, что не удавалось стрѣлять въ цѣль; однакожъ abordажныя партіи два раза успѣли пострѣлять въ щитъ изъ штуцеровъ и пистолетовъ. Кромѣ сего, команда была рассчитана на участки, распредѣленные по офицерамъ для обученія ихъ грамотѣ, и гг. офицеры въ положенные часы занимались съ ними. Гардемарины занимались астрономическими наблюденіями, а во время парусныхъ ученій занимали мѣста по

росписанію; на артиллерійскомъ же ученіи были первыми комендорами у орудій; англійскимъ языкомъ занимались съ учителемъ по вечерамъ. Вообще усердіемъ въ исполненіи своихъ обязанностей и хорошимъ поведеніемъ гг. офицеровъ, гардемаринъ, кондукторовъ и команды я весьма доволенъ. Во весь этотъ переходъ здоровье команды было въ весьма хорошемъ состояніи, ибо кромѣ трехъ больныхъ сифилисомъ, больныхъ не прибывало, и это я приписываю заботливому попеченію старшаго офицера, лейтенанта Збышевскаго, и ротнаго командира, лейтенанта Верховскаго, а также и совѣтамъ судоваго медика. Стараемся какъ можно скорѣе поправиться съ нашими работами и пополнить провизіонные запасы; потомъ отправляюсь въ Гонъ-Конгъ.

Рапортъ командира корвета «Новикъ», кап.-лейт. Скрыплева.

Симонсъ-бай, 2 мая 1862 г.

Марта 8 въ полдень съ вѣтреннымъ мнѣ корветомъ вышелъ изъ Порто-Гранде, имѣя надобность въ водѣ и зелени, которыхъ тамъ не нашелъ и за которыми долженъ былъ зайти въ Порто-Прайя. Тамъ хотя и получилъ воду, но она намъ доставлялась въ сплоченныхъ бочкахъ, весьма медленно, что задержало насъ полтора дня. Марта 10, въ 5 часовъ пополудни, снялись съ якоря при тихомъ NO. Отъ острововъ Зеленаго мыса пассивъ дулъ по временамъ свѣжо; ходъ доходилъ до 150 миль въ сутки; вѣтеръ былъ полный бакштагъ. Въ 4° N шир., въ 2 часа пополудни, сильнымъ шкваломъ отъ О сломало два лисель-спирта и вырвало марса-лисель; этимъ шкваломъ и прекратился пассивъ. Съ приближеніемъ къ экватору, вѣтеръ стихалъ; 16 марта, въ 1° 15' N шир., вступилъ подъ пары; 17 марта, въ 7 часовъ утра, пересѣкли экваторъ въ долготѣ 27° 30' W; въ тотъ же день получили легкій вѣтеръ отъ SO, прекратили пары и вступили подъ паруса. Плаваніе отъ экватора въ южныя широты было самое утомительное: при постоянныхъ штиляхъ и маловѣтріи корветъ едва подвигался отъ 50 до 70 миль среднего суточного плаванія. На параллели о-ва Тринидада, во всѣхъ лоціяхъ сказано, что должны быть переменные вѣтры, но вѣтеръ продолжалъ дуть изъ SO четверти, уклоняя курсъ къ западу. Апрѣля 3-го, при совершенномъ штилѣ, развели пары, въ 5 часовъ утра; 4 апрѣля пересѣкли тропикъ Козерога въ долготѣ 33° 47' W; въ полдень того же числа прекратили пары и вступили подъ паруса при тихомъ вѣтрѣ отъ N, но чрезъ 7 часовъ наступилъ штиль и 5 апрѣля задулъ тотъ же SO, который

такъ упорно преслѣдовалъ насъ до южныхъ широтъ, что вогналъ корветъ въ 35° W долготы; но, не смотря на это, я продолжалъ лежать въ SW четверть, чтобы скорѣе достигъ южныхъ широтъ. Съ приближеніемъ къ большимъ широтамъ вѣтеръ началъ свѣжѣть и отходить къ OSO и O, такъ что дозволилъ лечь на S, а въ $36^{\circ} 30'$ S шир. вѣтеръ отошелъ въ NO четверть и позволилъ лечь на SOiO; къ утру же 16 апрѣля, въ шир. $37^{\circ} 30'$, при крѣпкомъ вѣтрѣ отъ N, взялъ настоящій курсъ по параллели, находясь отъ Мыса въ 2500 миляхъ. Долготу измѣняли быстро при свѣжихъ вѣтрахъ, дувшихъ отъ NNO до S чрезъ W, и имѣли нѣсколько плаваній отъ 200 до 240 миль въ сутки. Мая 2, въ 5 часовъ пополудни, бросили якорь въ Симонсъ-баѣ. Единственно, что заставило меня зайти на мысъ Доброй Надежды,—это недостатокъ сухарей; подходя къ мысу, ихъ оставалось всего на 28 дней; средній же переходъ корветовъ отъ меридіана мыса до Зондскаго пролива 40 дней. Весьма сожалѣю, что мнѣ не пришлось сдѣлать перехода прямо до Зондскаго пролива въ 11 тысячъ миль.

Всего отъ Порто-Гранде переплыто 5500 миль. По меридіану 3000 миль прошли въ 38 дней, по параллели же 2500 миль, прошли въ 14 дней 12 часовъ. Весь переходъ, включая стоянки въ Порто-Прайя, сдѣланъ въ 52 дня, изъ коихъ $72\frac{1}{2}$ часа подъ парами.

По корпусу замѣчена небольшая течь изъ подъ лѣваго кильсона у средняго подшпінника; въ южныхъ широтахъ, при большомъ ходѣ, каждую вахту дѣйствовали помпы; воды въ трюмѣ прибывало до $3\frac{1}{2}$ дюймовъ въ часъ, на якорѣ же по 1 дюйму.

По вооруженію комплектъ парусовъ, бывшій уже въ прежнемъ плаваніи корвета, оказывается негоднымъ; не только парусина, но и лентросы лопаются; во время перехода была постоянная починка парусовъ.

Котлы и машина находятся въ исправномъ видѣ, и по настоящее время никакихъ исправленій не было.

Камбузъ, сдѣланный кронштадтскимъ ремонтнымъ заводомъ, весьма хорошъ: даетъ превосходной воды до 75 ведръ на суточный расходъ, а при усиленной гонкѣ и до 100 ведръ; береговой воды совсѣмъ не употребляемъ. Разъ въ недѣлю командѣ пекутъ бѣлый хлѣбъ.

На этомъ переходѣ гг. офицеры и команда занимались артиллерійскимъ ученіемъ, пальбою въ цѣль изъ ружей и пистолетовъ.

Гардемарины ежедневно занимались англійскимъ языкомъ и про-

ходили практическую астрономію; нѣкоторые изъ нихъ дѣлають наблюденія весьма точно.

Здоровье команды какъ нельзя лучше, больныхъ трое; на переходѣ былъ одинъ только трудно больной, фельдшеръ Курапскій, воспаленіемъ мозга, но теперь поправился.

Черезъ десять дней оставляю Симонсъ-бай для слѣдованія въ Китайское море.

РАПОРТЪ КОМАНДИРА ВИНТОВАГО ФРЕГАТА «Олегъ», кап. 2 р. Андреева.

Киль; 14 мая 1862 г.

14 мая по-утру ввѣренный мнѣ фрегатъ прибылъ въ Киль, на девятый день по уходѣ съ Райдскаго рейда. Снявшись оттуда съ якоря, вечеромъ 5 мая, при штилѣ и хорошей погодѣ, наступившей въ этотъ день, послѣ почти непрерывавшихся во все время нашей тамъ стоянки, дождей и крѣпкихъ переменныхъ вѣтровъ, я принужденъ былъ по причинѣ совершеннаго безвѣтрія и густаго тумана, пройти весь Англійскій каналъ подъ парами. Прочищавшійся по временамъ, на нѣсколько минутъ, туманъ, позволялъ намъ повѣрять наше счисленіе; въ 5 часовъ утра, по звону гонга, опредѣлили мы, что находимся противъ плавучаго маяка, поставленнаго въ 1860 году на банкѣ Варнъ, на которой прежде разбивалось много судовъ и къ которой насъ поднесло теченіемъ на 3 мили ближе, чѣмъ мы предполагали пройти ее; послѣ же полудня, около 2 часовъ, при задувшемъ легкомъ NNO, туманъ прочистился, когда фрегатъ находился недалеко отъ Галлоперскаго маяка, и я тотчасъ прекратилъ пары, вступивъ подъ паруса. Ночью снова заштилѣло, потомъ 7 и 8 мая было маловѣтріе, при которомъ фрегатъ уходилъ впередъ только по 30 миль въ сутки и, наконецъ, 9-го, задулъ ровный SSW съ дождемъ, введшій насъ въ Каттегатъ 11-го мая. За Свагеномъ вѣтеръ этотъ, составляя около 4 румбовъ съ курсомъ, былъ гораздо свѣжѣе чѣмъ въ морѣ; мелкій дождь прекращался только на нѣсколько мгновеній, передъ швалами, налетающими каждые полчаса и приносящими съ собою градъ и крупный ливень; фрегатъ держался подъ марселями въ 2 рифа, отдавая марса-фалы при швалахъ, и, пользуясь измѣненіями направленія вѣтра, понемногу вдавался въ проливъ. Передъ вечеромъ вѣтеръ стихъ и зашелъ болѣе къ S, мрачность усилилась такъ, что маяки и острова открывались не ближе какъ съ разстоянія 2 миль отъ нихъ. Преобладающее въ Каттегатѣ южное теченіе, измѣняющееся въ силѣ и направленіи, не подчиняясь ни какому правильному закону, много сносило фрегатъ, на дѣлаемыхъ нами галсахъ, назадъ и не позво-

ляло полагаться на вѣрность счисленія и въ то же время со всѣхъ сторонъ вертѣлись купеческія суда. Эти причины понудили меня приготовить пары къ 7-ми часамъ вечера, когда фрегатъ подходилъ къ острову Ангольту и, закрѣпивъ паруса, идти осторожно впередъ, дѣйствуя машинною. Такъ, при совсѣмъ стихшемъ вѣтрѣ и усилившемся туманѣ, добрался я почти ощупью въ 4 часу пополудни 12 мая до мыса Рефнесъ, при входѣ въ Большой Бельтъ и сталъ на якорь въ бухтѣ, образующейся за нимъ. Въ небольшомъ городѣ Калбодегрундъ нашелъ я лоцмана, который, однако, не имѣлъ права вести фрегатъ до Кіля и не рѣшался, при бывшемъ тогда туманѣ, входить въ Бельтъ. Только въ 9 часу слѣдующаго утра туманъ прочистился, фрегатъ снялся съ якоря; дойдя до мѣстечка Корсеръ, высадилъ я лоцмана, заплативъ ему за проводку фрегата 25 рублей, и продолжалъ путь далѣе при совершенномъ штилѣ подъ парами. Къ кильской бухтѣ подошелъ около 11 часовъ ночи; во входѣ въ нее простоялъ на якорѣ до разсвѣта, а въ 6 часовъ утра 14 мая перешелъ на рейдъ противъ города.

Дождь, неотступно преслѣдующій фрегатъ почти со времени ухода нашего изъ Гибралтара, сопровождалъ насъ и въ плаваніи по Нѣмецкому морю и Каттегату, не оставляетъ насъ и теперь на кильскомъ рейдѣ. Изъ 23 дней, проведенныхъ нами на райдскомъ рейдѣ, было только 6 безъ дождя; вѣтеръ пзмѣнялся ежедневно, небо иногда прочищалось по ночамъ, съ утра же снова начинался мелкій дождь; термометръ не поднимался выше 11° R и падалъ иногда до 10°. Такое состояніе погоды отозвалось на здоровьи фрегатской команды: нѣкоторые офицеры и многіе матросы простуживались, а опасеніе встрѣтить, по мѣрѣ приближенія къ сѣверу, еще болѣе сырую и холодную погоду, заставляло меня медлить уходомъ изъ Англіи. До сихъ поръ всѣ простудныя поправлялись дня черезъ 3, но все еще число прибывающихъ ежедневно простиралось до 6 человекъ, а чрезъ это средняя цифра больныхъ простудою 12.

Во время послѣдняго подъема якоря, нѣсколько повредилась голова нижняго шпилья; скрѣпленіе ся потребууетъ трехъ или четырехъ дней работы, по окончаніи которой я предполагаю уйти изъ Кіля.

— Телеграфическою депешей дано знать, что фр. «Олегъ» пришелъ благополучно въ Кронштадтъ 26 мая (*).

Ранпортъ командира фрегата «Свѣтлана», кап. 2 р. Бутакова.

Киль; 10 іюня 1862 г.

Пребываніе ввѣреннаго мнѣ фрегата въ Портсмутѣ замедлилось немного, по случаю непрерывныхъ дождей, препятствовавшихъ

(*) Офиціальныхъ свѣдѣній о плаваніи «Олега» изъ Кіля до Кронштадта въ редакціи не имѣется.

тировкѣ и окраскѣ; но, пользуясь временемъ, всѣ мы перебивали въ Лондонѣ на выставкѣ и осматривали портсмутское адмиралтейство. Самыми интересными предметами, безъ сомнѣнія, были блиндированные фрегаты *Black Prince* и *Defence*, и работы на *Royal Sovereign*, который изъ трехдечнаго корабля срѣзанъ до гондекъ-палубы и передѣлывается для принятія трехъ куполовъ, системы капитана Кольза. Вообще портсмутское портовое начальство не дѣлало затрудненій и даже съ большою готовностію склонялось на наши просьбы для осмотра всѣхъ нововведеній, не возводя желѣзныя блиндированныя суда на степень секрета; одно, въ чемъ оказались затрудненія, это въ осмотрѣ учебнаго корабля, на что необходимо испросить разрѣшеніе лордовъ адмиралтейства и что требуетъ нѣкотораго времени; къ большому сожалѣнію, намъ не удалось удовлетворить нашего любопытства по этой части, не менѣе интересной блиндированныхъ судовъ.

Такъ какъ отъ самой Австраліи мы были на берегу только на Фалклендскихъ островахъ, но прогулку по голымъ камнямъ, при суровомъ климатѣ, конечно, нельзя считать средствомъ для освѣженія команды, то я спускалъ ее гулять при всякой возможности, когда погоды и свѣжіе вѣтры не препятствовали. Къ сожалѣнію, порты Англіи слишкомъ изобилуютъ береговыми болѣзнями, и, по уходѣ изъ Портсмута, въ лазаретъ прибыло семеро сифилитическихъ, изъ которыхъ нѣкоторые поправятся до прихода въ Кронштадтъ.

29 мая фрегатъ оставилъ Портсмутъ, а 1 іюня ночью подошелъ къ Скагену; но за густымъ туманомъ не видѣли маяка и, проспавъ слѣдующіе сутки, къ заходу солнца 2-го іюня, когда туманъ и пасмурность разнесло, развелъ пары въ виду маяка Скагенъ и, взявъ лопмана, пошелъ Большимъ Бельтомъ. Передъ закатомъ солнца слѣдующаго дня миновали Ниборгъ, а утромъ 4-го отдалъ якорь на Кильскомъ рейдѣ. Я зашелъ сюда только для того, чтобы окончить окраску фрегата, чему препятствовали постоянные дожди въ Портсмутѣ, и черезъ пять дней быть готовъ для дальнѣйшаго плаванія; но нашелся вынужденнымъ пробыть немного дольше на здѣшнемъ рейдѣ, по случаю болѣзни младшаго доктора, коллежскаго ассесора Смирнова, который заболѣлъ жестокимъ воспаленіемъ въ кишкахъ, и первые дни были въ весьма опасномъ положеніи; но, благодаря искусству и попеченію г. доктора Мерцалова, болѣзнь начинаетъ принимать благоприятный ходъ и потому сегодня послѣ полдня оставляю Киль для слѣдованія въ Кронштадтъ.

— Дано знать по телеграфу, что фр. «Свѣтлана» пришелъ благополучно въ Кронштадтъ 20 іюня.

РАПОРТЪ КОМАНДИРА ВИНТОВАГО ТРАНСПОРТА «КРАСНАЯ ГОРБА», КАПИТАНА 2 РАНГА ПОДУШКИНА.

Христіансандъ; 22 мая 1862 г.

17-го мая въ 3 часа полудни съ вѣреннѣмъ мнѣ транспортомъ снялся съ якоря съ Ревельскаго рейда, для слѣдованія въ Архангельскъ. 20 мая, въ 11 часовъ утра, прибылъ въ Копенгагенъ. Окончивъ погрузку угля, изъ трюма въ угольные ящики, 21 числа въ 8 часовъ утра снялся съ якоря и на другой день въ 2 часа по полудни пришелъ въ Христіансандъ. Во все время плаванія отъ Ревеля погода благопріятствовала, больныхъ не было и машина работала хорошо.

Если обстоятельства позволятъ, то отсюда иду прямо въ Гамерфестъ.



ВЪДОМОСТЬ ВОЕННЫМЪ СУДАМЪ

НАХОДЯЩИМЪСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНИИ.

(исправлено по 29 июня).

Названіе судовъ.	Ч и с л о					Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Пушекъ.	Офицеръ. Гардемар. в Кондук.	Нижнихъ чиновъ.	Силъ.	Командиры.	
На пути изъ Восточнаго Океана въ Балтику.						
Клнп. Опричникъ.	6	8	92	150	К.-Л. Семивановъ 2.	20 ноября приб. въ Батавію.
» Стрѣлокъ.	6	8	78	150	К.-Л. Егерьшельдъ.	25 мар. прибылъ въ Симонсъ-бай.
Въ Восточномъ Океанѣ и у береговъ Сибири.						
Корв. Калевала.	15	19	168	250	К.-Л. Давыдовъ 5.	21 марта вышелъ изъ Гоголулу въ Декастри.
Корв. Посадникъ.	11	11	154	200	Ф.-А. К. 2 р. Бирилевъ 1.	29 сент. прибылъ въ Хакодате.
Клнп. Разбойникъ.	6	7	90	150	К-щій Л. Батуричъ.	30 сент. прибылъ въ Хакодате.
» Набздинъ.	6	8	90	150	К-щій К.-Л. Желтухинъ.	10 нояб. прибылъ въ Хакодате.
» Абрекъ.	5	14	131	300	К. 2 р. Пилкинъ 1.	12 марта наход. въ Гонъ-Конгъ.
Вин. лод. Моржъ.	6	7	80	80	К-щій К. Л. Кроунъ 1.	14 апр. наход. въ Нагасаки.
На пути въ Восточный Океанъ.						
Корв. Богатырь.	17	28	281	360	К.-Л. Чебышевъ.	6 апрѣля приб. въ Монтевидео.
Корв. Новикъ.	11	24	168	200	К.-Л. Скрыплевъ.	2 мая прибылъ въ Симонсъ-бай.
» Рында	11	22	163	200	К. 2 р. Сфурса-Жиркевичъ.	1 мая прибылъ въ Симонсъ бай.
Пар. тран. Гилъкъ.	6	10	40	600	К.-Л. Энквистъ.	10 марта вышелъ изъ Кадикса.
Шкуна Сахалинъ.	4	7	32	40	» Корниловъ.	25 апрѣля прошель Фальмутъ.

Въ Средиземномъ морѣ.						
Фр. Ген.-Адмиралъ	70	40	757	800	К. 1 р. Штофренз.	13 іюня вышелъ изъ Виллафранки въ Алжиръ.
Шхуна Иезуане.	4	10	54	60	К.-Л. Антина.	13 іюня находитъ на Виллафранкск. рейдъ.
Фрег. Ослябя .	45	37	445	360	К. 1 р. Назимовъ.	13 іюня вышелъ въ Алжиръ изъ Виллафранки.
На станціи въ Константинополѣ.						
Парох. Прутъ.	4	6	53	100	Лейт. Сухинъ.	Въ Константинополѣ.
Въ распоряженіи комиссара Европейско-Дунайской комиссіи.						
Пар. Четырдагъ.	2	6	53	80	К.-Л. Дефабрз.	Въ Галацѣ.

ВѢДОМОСТЬ КАПИТАЛАМЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

МОРСКАГО ВѢДОМСТВА, КЪ 1-МУ ІЮНЯ 1862 г.

	Оставалось къ 1-му маѣ.		Поступи- ло въ маѣ.		Итого.		Израсхо- довано въ маѣ.		Осталось къ 1-му іюня 1862 года.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Суммъ ЭМЕРИТАЛЬНОГО КАПИТАЛА МОРСКАГО ВѢДОМСТВА:										
Въ деньгахъ	126583	50½	143513	67½	270047	18½	474	17	269573	01½
Въ билетахъ Коммисіи Погашенія долговъ:										
а) 5-го 4% займа . .	775000	»	»	»	775000	»	»	»	775000	»
б) 3 и 6-го 5% займа .	208000	»	»	»	208000	»	»	»	208000	»
в) 4% непрерывно-до- ходныхъ билетахъ . .	564865	»	»	»	564865	»	»	»	564865	»
Въ акціяхъ Россійско- Американской ком- паніи	5850	»	»	»	5850	»	»	»	5850	»
Въ облигаціяхъ Глав- наго Общества Рос- сійскихъ желѣзныхъ дорогъ	1000000	»	»	»	1000000	»	»	»	1000000	»
Въ Государственныхъ 5% банковыхъ биле- тахъ	1014800	»	»	»	1014800	»	»	»	1014800	»
Итого	3695048	50½	143513	67½	3838562	18½	474	17	3838088	01½
Въ томъ числѣ:										
Наличными	»	»	»	»	»	»	»	»	269573	01½
Билетами	»	»	»	»	»	»	»	»	3568515	»

Примечанія: 1) Наличныя деньги Эмеритальной кассы хранятся и свидѣтельствуются съ суммами Казначейства Морскаго министерства.

2) Принадлежащіе Эмеритальной кассѣ билеты, облигаціи и проч. денежные цѣнности хранятся въ особомъ сундукѣ, въ общей кладовой, и по освидѣтельствованіи 5 сего іюня оказались въ цѣлости.

Подписали: Статсъ-Секретарь Князь Оболенскій, Генералъ-Лейтенантъ Терентьевъ, Тайный Совѣтникъ Розенбергеръ, Инженеръ Генералъ-Маіоръ Заржецкій, Контръ-Адмиралъ Воеводскій, Контръ-Адмиралъ Князь Голицынъ, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Набоковъ, Капитанъ 1 ранга Горюховъ и Коллежскій Совѣтникъ Мининъ.

Исправляющій должность Начальника Казначейства, В. Хитрово.

ОФИЦІАЛЬНЫЯ ИЗВѢСТІЯ

О назначеніи Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Генераль-Адмирала Намѣстникомъ Царства Польскаго.—Объ отъѣздѣ Его Высочества изъ С.-Петербурга въ Варшаву.—Телеграфическія депеши: о благополучномъ прибытіи въ Варшаву; о покушеніи на жизнь Его Высочества; о состояніи здоровья Его.—Статья Journal de St. Petersburg.—Приказы г. Управляющаго Морск. Министерствомъ: 1) о соизволеніи Государя Императора на сооруженіе иконы Христа Спасителя въ память чудеснаго избавленія Е. И. В. Великаго Князя Генераль-Адмирала отъ руки убійцы; 2) о благодарности Его Высочества морскому вѣдомству на посланное къ нему по телеграфу поздравленіе.

Въ Высочайшемъ указѣ, отъ 27 мая 1862 года, за Собственно-ручнымъ Его Императорскаго Величества подписаніемъ, данномъ Правительствующему Сенату, изображено:

«Его Императорскому Высочеству, любезнѣйшему Брату Нашему, Государю Великому Князю Константину Николаевичу повелѣваемъ быть Намѣстникомъ Нашимъ въ Царствѣ Польскомъ, съ подчиненіемъ Ему, на правахъ главнокомандующаго всѣхъ войскъ въ Царствѣ расположенныхъ.»

Іюня 16 дня Его Императорское Величество, въ присутствіи Своемъ въ Царскомъ Селѣ, соизволилъ отдать по военному вѣдомству слѣдующій приказъ:

«Намѣстнику Его Императорско-Царскаго Величества въ Царствѣ Польскомъ, Государю Великому Князю Константину Николаевичу нынѣ же вступить временно въ командованіе 1-ю арміею, на пра-

вахъ главнокомандующаго, впредь до приведенія въ исполненіе Высочайше утвержденныхъ новыхъ управленій войсками, нынѣ входящими въ составъ 1-й арміи.»

19 іюня Его Императорское Высочество Намѣстникъ Царства Польскаго изволилъ выѣхать изъ С.-Петербурга въ Варшаву.

Телеграфическія депеши изъ Варшавы отъ Его Высочества Намѣстника къ Государю Императору.

20-го іюня въ 7 ч. 42 м. вечера.

Благополучно приѣхали въ 5 часовъ. Встрѣча была весьма привѣтливая.

21-го іюня 4 ч. 48 м. дня.

Сегодня утромъ былъ у меня приѣмъ, въ 10 часовъ военныхъ чиновъ, а въ 11 гражданскихъ; затѣмъ Я ѣздилъ въ соборы православный и римско-католическій; оба были совершенно наполнены служащими и народомъ. Встрѣча была весьма радушна.

21-го іюня 11 ч. 15 м. вечера.

Въ 9¹/₂ часовъ, выходя изъ театра и садясь въ коляску, Я увидѣлъ челоуѣка, подошедшаго ко Мнѣ какъ бы съ просьбою; но вдругъ онъ приложилъ ко Мнѣ вплотную пистолетъ и выстрѣлилъ. Богъ спасъ; пуля прошла чрезъ пальто, сюртукъ, рубашку и, только оцарапавши ключицу, тутъ же остановилась. Мнѣ совершенно хорошо; чувствую только небольшой ушибъ. Злодѣй тотчасъ схваченъ.

22 іюня 3 ч. 6 м. дня.

Сегодня являлись ко Мнѣ совѣтъ управленія, государственный совѣтъ, муниципальный совѣтъ и кредитное общество, съ объявленіемъ соборнозванія и поздравленіемъ. Особенно тронули Меня привѣтствія начальства арміи. Полки просятъ прислать завтра депутацинъ съ поздравленіями.

Здоровье Мое хорошо, лихорадки нѣтъ.

Преступника зовутъ Ярошинскій, портной-подмастерье.

Телеграфическія извѣстія изъ Варшавы:*Отъ 24 іюня.*

Изъ телеграфическихъ извѣстій, полученныхъ въ послѣдніе два дня, 23 и 24 іюня, видно, что здоровье Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Константина Николаевича поправляется; положеніе раны общаетъ хорошій исходъ. О здоровьѣ Ея Высочества Великой Княгини Александры Іосифовны также получены свѣдѣнія благопріятныя.

Отъ 25 іюня.

Рана Его Высочества Намѣстника закрывается: остается боль въ кости.

Изъ Journal de St. Petersburg.

Въ «Journal de St.-Petersbourg» 22 іюня, послѣ изложенія депеши, извѣщавшей о преступномъ покушеніи въ Варшавѣ на жизнь Великаго Князя Константина Николаевича, напечатано:

«Излишне было-бы присовокуплять что-либо къ этимъ извѣстіямъ.

«Храбрый воинъ, жизнь котораго, посвященную служенію отечеству, пощадили на полѣ сраженія непріятельскія пули, вѣрный исполнитель предначертаній Монарха, котораго онъ былъ представителемъ, уважаемый и любимый всѣми знавшими его, пораженъ съ тылу рукою убійцы.

«Членъ Императорскаго Дома, призванный Его Величествомъ осуществить дѣло примиренія, живой залогъ благорасположенія Монарха къ его польскимъ подданнымъ, спѣшитъ къ своему посту при первомъ извѣстіи о совершившемся преступленіи.

«Августѣйшая Супруга его, несмотря на положеніе своего здоровья, тотчасъ-же рѣшилась слѣдовать за своимъ Супругомъ.

«Оба они доказываютъ присутствіемъ своимъ въ Варшавѣ, что не допускаютъ и мысли о солидарности между польскою націею и злодѣйскимъ умысломъ.

«На доказательства уваженія и довѣрія отвѣчаетъ убійца выстрѣломъ въ упоръ въ Брата Государя! Пусть въ Россіи, въ Польшѣ и Европѣ всякъ сохраняющій чувства чести произнесетъ правый судъ свой надъ каждымъ по его дѣяніямъ!»

Приказы Управляющаго Морскимъ министерствомъ.

I.

С.-Петербургъ, 26 іюня 1862 г.

Въ память чудеснаго избавленія Государя Великаго Князя Генераль-Адмирала отъ руки убійцы, многіе чины Морскаго вѣдомства изъявили желаніе соорудить въ С.-Петербургскомъ Адмиралтейскомъ соборѣ икону Христа Спасителя, и по доведеніи о семъ до свѣдѣнія Государя Императора, Его Императорское Величество Высочайше на сіе соизволилъ.

Объявляя о семъ по Морскому вѣдомству, считаю нужнымъ при-
совокупить, что желающіе участвовать въ этомъ благочестивомъ дѣлѣ могутъ вносить свои приношенія: въ С.-Петербургѣ въ Инспекторскій департаментъ Морскаго министерства, а въ портахъ—въ штабы главныхъ командировъ.

II.

С.-Петербургъ, 26 іюня 1862 г.

Отъ лица всего Морскаго вѣдомства я приносивъ Его Высочеству Великому Князю Генераль-Адмиралу поздравленіе, по случаю чудеснаго избавленія отъ опасности, которой подвергалась Его жизнь. Его Высочество телеграфическою депешю поручаетъ мнѣ объявить Морскому вѣдомству Свою душевную благодарность.

III

НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ

ВОЛЖСКІЕ БУРЛАКИ.

Я ѣхалъ на пароходѣ изъ Нижняго Новгорода до Царицына. Погода стояла прекрасная во все время нашего десятидневнаго плаванія; изрѣдка набѣгали тучи, и небольшіе дожди разливали въ воздухъ прохладу. Съ самаго утра я выходилъ на палубу и поднимался на пароходный мостикъ къ штурвалу, гдѣ заставлялъ обыкновенно шкипера, его помощника и нѣсколько пассажировъ. Отсюда любовался я длинною перспективою береговъ и рѣки, по которой бѣжали пароходы и медленно плыли вверхъ и внизъ парусныя и бичевныя суда. Рядомъ съ нашимъ пароходомъ слѣдовала припчальная къ нему баржа, на которой размѣщалась пестрая толпа пассажировъ 3 класса. Тамъ, напр., сидѣли на товарныхъ тюбахъ и попивали въ прикуску чаекъ купеческіе прикащики въ синихъ чуйкахъ и съ маленькими русыми и рыжими бородками; въ другомъ мѣстѣ, рядомъ съ бурлакомъ, въ оборванной поярковой шляпѣ и грязной пестрядиной рубахѣ, изъ подъ которой виднѣлась впалая, загорѣлая грудь,—стоялъ въ сѣромъ азамѣ съ котомкой за плечами и посохомъ въ рукѣ, богомолецъ, медленно полдничавшій краюхой чернаго хлѣба, посыпанной крупною солью; невдалекѣ отъ нихъ, сельскій пономарь въ черномъ подрясникѣ и плисовой круглой шапочкѣ, какъ у монастырскихъ служекъ, съ волосами, скрученными на затылкѣ въ пучокъ,—расхаживалъ, приподнявъ бороду и напѣвая что то въ полголоса; на кормѣ, на палубѣ баржи, сидѣли особнякомъ нижегородскія мордовки, ѣхавшія въ Самару наниматься на полевныя работы. Одѣтыя съ головы до ногъ въ бѣлыя холстинныя одежды, обутыя въ новенькіе лапти, эти смиренныя женщины усердно выпивали на холстѣ красною бумажною нитью узоры, которыми украшены полы, края и швы ихъ сорочекъ и головныхъ платковъ. Къ ушамъ были у нихъ привѣшены мѣдныя серьги съ привязанными къ нимъ клубочками изъ бѣлаго пуха. Всѣ они прекрасно говорили по русски нижегородскимъ нарѣчіемъ.

Я часто уходилъ на баржу и, въ разговорахъ съ простолюдинами, знакомился съ разнообразнымъ народнымъ бытомъ.

«Теперь мы въ самой чувашской сторонѣ», замѣтилъ старый бурлакъ, когда мы встали къ ночи на якорь, у деревни Чекуровъ, населенной чувашами. «Это мѣсто, продолжалъ старикъ, называется чувашская оползина (*), потому что низкое, затопляется. Прозваніе не мимо дается. Тутъ и пристань чувашская, малая. Вчера мы миновали Васильсурскъ, а нынче проѣхали Козьмодемьянскъ, да Чебоксары: эти города на чувашской землѣ (**). Чувашаи зовутся у насъ: Василій Иванычъ, а жены ихъ—Маряши. Василій Иванычъ народъ самый простой, робкій: только лѣнивый его не обидитъ. Что черемисинъ, что чувашинъ—все одно; хоть и считаются крещеными, а молятся своему керемету и въ храмъ Божій ходятъ по наряду. Священники крѣпко присматриваютъ, чтобъ въ каждой избѣ былъ непременно образъ и чтобы онъ стоялъ въ переднемъ углу. Разумѣется, въ каждой избѣ и есть образокъ маленькій, мѣдный, да какъ заботы о немъ нѣтъ, такъ онъ, когда, и затеряется».

—На глаза Василья Иваныча, нѣтъ на свѣтѣ города лучше Чебоксаръ. «Василь кородъ не кородъ; Кузька (Козьмодемьянскъ)—то кородъ, только лубъ то старъ, т. е. кровли домовъ, крытыя лубомъ, стары; а Чукаръ кородъ (Чебоксары) всѣмъ кородамъ кородъ: калачъ большой, дужка (ручка калача) толстой; мало кусаешь, много жуешь. Тамъ тетюша (городничій) ходитъ въ новыхъ лаптяхъ».

— Ты, какъ видно, давно бурлачинъ замѣтилъ я; скажи пожалуйста, какъ тебѣ кажется: съ тѣхъ поръ, какъ завелись на Волгѣ пароходы,—много убавилось вашего промысла.

—Правда, что теперь будто меньше народа бурлачить, т. е. что называется бурлачить — лямку тянуть, — а все еще много. Кромѣ пароходовъ и воноводовъ съ ихними баржами и подчалками, по Волгѣ ходитъ тысячь до четырехъ судовъ на лямкахъ и парусахъ. Для большаго судна надо не меньше ста рабочихъ, для средняго—тридцать и сорокъ, а для малаго — восемь и пять. Такъ и смекай теперь, сколько нашего брата на Волгѣ. Промыселъ нашъ трудный и частенько убыточный, а охотниковъ много изъ разныхъ губерній.

(*) Не потому ли названо оползиной, что по рыхлости ежегодно подмываемого берега земли когда нибудь значительно осѣла и часть берега сползла въ воду.

(**) Чувашаи и мордва живутъ на правомъ, лѣсномъ берегу Волги, а противъ нихъ—на лѣвой, луговой сторонѣ—черемисы.

Въ время разговора, пароходъ повстрѣчался съ росшивой, которая сѣдовала вверхъ, на лямкахъ. Человѣкъ сорокъ бурлаковъ, наваливаясь на лямку и переступая медленно какъ солдатскій строй, въ одну ногу, шли вереницей по сажмѣ или бичевнику и съ величайшимъ и дружнымъ усиліемъ тянули бичеву. Поперегъ дороги, имъ попался неглубокій проранъ (*); они остановились, сняли обувь, засучили портки и, на-босу ногу, пустились въ бродъ.

—Тотчасъ видать, что томойки.... штаны узенькіе, замѣтлѣ бурлакъ; народъ простой, стоворчивый, ни грязи, ни воды не боится; гдѣ случится проранъ или ручей — тотчасъ долой ичиги и пойдетъ въ воду хоть по брюхо. Томойками прозываются востромскіе бурлаки. Народъ работащій, а все противъ «ягутокъ» не будетъ, потому что неряшливъ и съ лѣнцой: понукать надо. Ягутками зовутся тамбовцы и рязанцы (**); они выходятъ на Волгу по рр. Мокшѣ и Окѣ, больше изъ Елатмы, на могшанахъ. Это народъ чистаякъ; носятъ они широкіе портки и бѣлыя рубахи.... И какъ они осторожны, бережливы; мы покупаемъ себѣ харчевое мясо на пристаняхъ; а они привозятъ съ собою домашнюю провѣсную солонину, чтобы не убыточиться. Берегутъ свою лопать пуще глаза; идутъ сажмой тамъ, гдѣ сухо, а въ воду не жди, не полезутъ. Томойка изъ за косушки вина пойдетъ хоть въ болото, а ягутку не заманишь. Если случится неглубокій проранъ или затонъ—они переѣзжаютъ въ лодкахъ. Отъ этой чистоты они и въ работѣ иногда мѣшкотны. За то, въ хорошую погоду и на сухой сажмѣ нѣтъ ихъ дружиѣ, исправнѣе и лучше. Ихъ не погоняй, какъ томоекъ; не указывай; они и безъ тебя знаютъ, что надо дѣлать. Отъ этого, на коноводки не берутъ томоекъ, а нанимаютъ только ягутокъ. У томоекъ рѣчь часторѣчная; когда говорятъ, то приговариваютъ: томой, томой; братецъ томой, сердечный томой; оттого и прозываются томоиками. А у ягутокъ рѣчь съ проводу; они гнутъ, тянутъ: чѣго? кѣго ты посылаешь? потому они и ягутки».

— Много у васъ, между собою, такихъ прозваній?

— Да такъ много, что ихъ и не пересчитаешь. У бурлаковъ цѣлыя пѣсни сложены изъ однѣхъ приговорокъ да прозваній.

Къ намъ подошли еще нѣсколько пассажировъ въ азямахъ и чуйкахъ и разговоръ сдѣлался общимъ. Мужички подтрунивали другъ надъ другомъ и громко смѣялись, припоминая прозванія и поговорки.

(*) Прораномъ называется рѣчной рукавъ, гдѣ вода прорвала, промыла берегъ.

(**) Ягутками называются также пензенскіе и орловскіе бурлаки.

Въ Рязанской губерніи, кромѣ ягутокъ, есть отхожіе промышленныя, слывутъ «макарами»; есть также «макары» нижегородскіе, изъ стараго Макарья, ниже с. Лыскова. Рязанскіе макары рѣдко бывають въ бурлакахъ, а наравятъ больше по питейной части, все равно, что «бѣломуты» (*) Владимірской губерніи, которые также въ судовую работу не ходятъ, а имѣють мѣста по питейнымъ откупамъ или занимаются портяжнымъ мастерствомъ. Хорошіе были бурлаки «стародубы» (**), да теперь стали озорливы; отъ этого, хозяевамъ неохота съ ними возиться. Нижегороды «водохлебы», народъ ловкій, но грубый. Про нихъ живетъ поговорка: «нижегородъ либо воръ, либо мотъ; либо самъ пьяница, либо жена гулявица». Про вятчанъ (***) поговорка: «вятчане гады, надѣлали бѣды». Ихъ прозвали гадами потому, что они слѣпороды: коли станеть смеркаться, такъ не видятъ. Отъ курной слѣпоты они трутъ глаза заячьей печенкой, которая продается для этого въ ихъ слободахъ. Вятчане посятъ рубахи полотняныя, а нижегороды—полубумажныя, портки сѣніе. Муромскихъ жителей въ народѣ называютъ «святогонами», потому что старовѣры и нашимъ иконамъ не кланяются; про Каспимовъ говорятъ: «ѣдетъ чеботарь христовъ, щетинка въ зубахъ». Поговорка пошла будто оттого, что они ждали къ себѣ архіерея да приняли за него какого то проѣзжаго чрезъ ихъ городъ сапожника. Елатма—«свиносуды»,—свинью судили. Пенза — «толстопогіе». Саратовцы—«чехонники»; «чехонъ»—длинная, около аршина, брюхатая рыба; ее солятъ и отправляютъ изъ Саратова въ Малороссію въ большомъ количествѣ. Тверяки—«козлятники». Рассказываютъ, будто одинъ парень полюбилъ дѣвушку, и какъ родители ея были строги, то онъ могъ видѣться съ нею украдкою, только чрезъ щель въ досчатомъ заборѣ. Однажды парень, за которымъ родители дѣвушки уже присматривали, накупивъ пряниковъ, осторожно подберался къ мѣсту свиданія и ему показалось, что онъ слышитъ за заборомъ голосъ своей возлюбленной Машы. Онъ завелъ самую нѣжную рѣчь, сталъ подбивать пряниками и ожидать ласковаго слова, но Маша кушала пряники и молчала. Огорченный парень рѣшился замѣтить: «Машъ, а Машъ; чтожъ ты прянички

(*) Прозваніе получили по одному селенію, находящемуся въ той сторонѣ, откуда они приходятъ.

(**) Владимірской губерніи, живутъ по берегамъ Оки къ Мурому.

(***) Вятчане выходятъ на Волгу изъ Камы на «шкоутахъ», на которыхъ доставляется въ Нижній, съ горныхъ заводовъ, желѣзо и мѣдь. На шкоутѣ—полотняный парусъ; корма и носъ одного размѣра, такъ что ихъ не отличить; работниковъ, обыкновенно, человекъ тридцать или сорокъ.

примань, а ничего не башь.» Вдругъ онъ слышитъ—блѣднѣ козы, которую лукавая хозяйка дома пригнала къ забору, и которая съѣда всѣ гостинцы одураченнаго парня. Жителей Ржева зовутъ «кобелятниками», оттого, что два родные брата, изъ городскихъ мѣщанъ, дѣлили между собою домъ. Дѣлежъ шелъ ладно; оставалось только рѣшить: кому взять кобеля, а кому призрѣть престарѣлаго отца; но именно, изъ за этого братья разсорились, потому что обоимъ хотѣлось кобеля. Новгородцевъ называютъ гущедами и про нихъ идетъ поговорка: «хороши пироги, а гуща лучше.» Астраханцы—«чилиники» (*). Астрахань—бурлаки называютъ «разбалуй-городъ», потому что они здѣсь отдыхаютъ и наслаждаются по своему. Въ городѣ арбузы и дыни ни почемъ; за Саратовымъ, но особенно ниже Енотаевска къ Астрахани—жители береговыхъ селеній корчемничаютъ виномъ и держатъ для купеческихъ прикащиковъ и бурлаковъ харчевни съ бандуристамъ, женщинами и всѣми грубыми приманками. Въ какую бы избу прохожій или проѣзжій ни вошелъ, никто его не спроситъ—есть ли у него видъ, какъ его зовутъ, откуда онъ и зачѣмъ идетъ; вездѣ его ласково принимаютъ, и все къ его услугамъ,—были бы только деньги. Здѣсь бурлаки пропиваютъ нерѣдко всю свою выручку и возвращаются домой въ дырявой одеждѣ и безъ копейки (**).

Для нашего простолюдина, который не боится грубаго, тѣлеснаго труда, который не дорожитъ временемъ и, притомъ, по своей необразованности, поддерживаемой общественною неразвитостію и застоємъ, склоненъ къ безпечности и къ жизни наудачу,—бурлачество, по своему бродячему характеру, имѣетъ ту же заманчивость, какую имѣю старинное казачество, какую имѣютъ офенство, странничество, извозничество, чумачество, и пр.—Нашему народу не можетъ не нравиться бурлачество, которое хотя и гнететъ человѣка усиленной, изнуряющей работой, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, представляетъ нѣкоторый видъ разгула и личной свободы, нестѣсненной домашней неволей. Въ числѣ бурлаковъ бываютъ безпаспортные, которые, ведя скитальческую жизнь, укрываются отъ полиціи.

—Волга матушка, замѣтилъ одинъ бурлакъ, широкая дорога, долгій путь; наши мужички говорятъ, будто въ какихъ то книжкахъ

(*) Чилимъ—водяной орѣхъ съ пятью рожами. Чилимъ продается въ Астрахани, на базарахъ, какъ у насъ—каленые орѣхи. Зернышками его лакомятся простой народъ. Любопытные могутъ видѣть эти орѣхи въ Петербургѣ, въ магазинѣ Юнкера у Поддѣйскаго моста, гдѣ они продаются по 1 р. с. за пудъ, подъ названіемъ *чертовыхъ орѣховъ*.

(**) Эти свѣдѣнія собраны въ 1857 году.

писано, что подъ Астраханью, она на 25 верстѣ ниже Селигероваго озера, откуда вытекаетъ. На ней какого народа не встрѣтишь.

Въ бурлакахъ есть казанскіе татары, называемые камскими низовыми бурлаками. Татаринъ боекъ; Боже упаси, бойчѣе русскаго въ работѣ и рядѣ. Въ свою артель они русскихъ не принимаютъ, потому что другой вѣры, и если на какое судно они наймутся, такъ ужъ весь комплектъ татары, развѣ такъ случится, что ихъ уговорить наниматель, или они согласятся принять знакомыхъ русскихъ бурлаковъ. Судохозяинъ старается, чтобы при татарской артели, особенно если народъ ему вовсе незнакомый—были и русскіе работники; хозяину спокойнѣе, когда съ нимъ не одни татары, но есть и свой братъ русскій; все какъ будто есть защита; татаръ не ладно брать однихъ, съ ними плохо ладить, когда заспорятъ. Они упрямы такъ, что не приведи Богъ, и дружны; другъ за друга крѣпко стоятъ. Притомъ, если случится въ путинѣ поломка встрѣчнаго судна или что нибудь другое и становой пріѣдетъ на слѣдствіе, то, для показаній и присяги, русскій толковѣе татарина.

— Ну, ужъ не говорите ребята, что русскій толковѣе татарина. Посмотрѣли бы вы какъ живутъ татары у себя дома, да какъ живутъ православные—такъ не сказали бы этого, замѣтилъ отставной матросъ. Въ нашемъ М—мѣ уѣздѣ есть, рядомъ, и татарскія и русскія казенныя деревни; и сравненія между ними никакого нѣтъ; татары—народъ трезвый, работающій, грамотный, другъ друга въ обиду не дастъ; какими они въ бурлацкихъ артеляхъ, такимъ у себя на дому. Разумѣется и начальство ихъ не трогаетъ, потому что взять съ нихъ нечего; поводу не дадутъ; не къ чему придратъся—все тихо, исправно. А наши ребята, только жалъ смотрѣтъ на нихъ; всякій писарь ихъ обижаетъ, а все потому, что самъ народъ виновать—за чарку вина покривить душой. Оттого у насъ на міру нѣтъ ни согласія, ни правды, ни порядка, да и защиты нѣтъ бѣдняку отъ сильнаго человѣка.

На другой день, ко мнѣ подошелъ бурлакъ, который до сихъ поръ вовсе не принималъ участія въ нашихъ разговорахъ, а только слушалъ.

— Вы, батюшка, не вѣрьте, что вамъ говорили вчера про томоекъ, будто они хуже ягутокъ. Я самъ томойка и расскажу вамъ всю правду-истину и весь бурлацкій порядокъ. Не даромъ я тридцать слишкомъ лѣтъ бурлачу.

Давно желая имѣть обстоятельныя свѣдѣнія о бурлацкомъ бытѣ, я охотно принялъ предложеніе новаго знакома. Мы тотчасъ пошли въ мою каюту, и тамъ, на свободѣ, онъ сообщилъ многое, что по-

казалось мнѣ любопытнымъ. Одной бесѣды было недостаточно; я пригласилъ бурлака на другой день и, слушая разсказъ, записывалъ его, стараясь сохранить, не только техническія и новыя для меня слова, но даже, мѣстами оборотъ рѣчи и способъ изложенія. Разсказъ бурлака Александра Федорыча Махленка (изъ дер. Ворониной Махловскаго приказа), послужившій такимъ образомъ основой, я провѣрилъ и дополнилъ свѣдѣніями и объясненіями, полученными отъ другихъ бурлаковъ.

Юрьевецкій уѣздъ—самая бурлацкая сторона. Особенно славятся хорошими бурлаками волости удѣльныхъ крестьянъ: Елнотская (по р. Елнотѣ), Заборская (по селу Заборью) и Ячменская (по р. Ячменю; обѣ рѣки Елнотъ и Ячмень впадаютъ въ р. Волгу). Въ Елнотской волости приказы Махловскій, Обжарихинскій и Мордвиновскій; въ Заборской волости приказы Ловыгинскій и Боярскій и Государевы вотчины Ильино-Заборская, Ильино-богатная и Дорофьевская, и въ Ячменской волости приказы Дьяконовскій, Горбунихинскій и Кондауровскій. Махлята, обжорцы, ячменцы да заборцы—первые по всей Волгѣ бурлаки, особенно махлята да обжорцы народъ бравый, бѣлотѣлый, кровь съ молокомъ. Махленокъ—«изъ рѣпки выточенъ». Въ Мордвиновскомъ приказѣ есть деревня, прозывается Потеряй-Кошка. Такъ по этой деревнѣ мордовцы слывуть у насъ «Потеряй Кошка»; противъ нихъ не будутъ ни ягуты моршанскіе, ни нижегороды—нагорные бурлаки, ни стародубы. Решмаки,—зовутся они «мочальными гашнивами»,—хоть и костромичи, а послѣдняго сорта бурлаки, и плата имъ послѣдняя. Ихъ прозываютъ промежъ бурлаковъ: «четверо—коровашикъ (*) съѣла»; зовуть ихъ еще «осиновыми пестами», потому что ихъ промыселъ—топтать ногами въ ступахъ рѣшескія сукна. Махлята, да ячменцы съ заборцами—вотъ настоящіе томойки, а решмаки съ нами и не мѣшаются. Решмаки—народъ хоть рослый, да жидкій, слаботѣльный, для волжнаго хода неловокъ, дѣла не знаетъ. А томойки—хоть и мелкій народъ, да ловкій, дружный; не обижай хозяинъ нашего парня,—артели не дадимъ въ обиду. Конечно, и въ хорошей артели попадетъ иногда плохой бурлакъ. Не даромъ пословица: «въ хлѣбѣ не безъ ухвостья» (**), а не то, что въ міру. Хозяева берутъ нашего брата славно, только подавай: все единственно, что въ лѣсу бѣлые грибы, а решмаки все равно, что масленники; на что ихъ хозяину; развѣ возьметъ когда народа мало. Макарята, магары, Макарьевского и Кологривскаго уѣздовъ, хороши въ судовомъ дѣлѣ,

(*) Коровашикъ—коровой хлѣбный, вѣсомъ отъ 10 до 15 фунтовъ.

(**) Ухвостьемъ называютъ самое плохое, тощее зерно въ хлѣбномъ колосѣ.

пожалуй не хуже томоекъ, да мало выходить на Волгу, потому что имъ довольно работы на Унжѣ; они гонятъ по Унжѣ плоты, турки (*), гусанки, бѣланы. Словомъ, ихъ работа—только гонка лѣса и судовъ до Нижняго и Стараго Маварья; далѣе они не ходятъ. Въ зимнюю пору, они отправляются съ топорами и лошадьми въ лѣса, на выработку, весною занимаются сплавомъ, и вслѣдъ затѣмъ, разбредутся по деревнямъ для полевыхъ работъ. Въ лѣтнюю пору макарять ни одного не увидишь на Волгѣ.

Бурлацкая работа начинается тотчасъ какъ пройдетъ ледъ и продолжается вплоть до заморозковъ. Если судно зазимуетъ, не дойдя до пристани, то хозяинъ, чрезъ двѣнадцать дней, рассчитываетъ рабочихъ сполна, словно на мѣсто пришли. Въ одно судоходство, бурлаку можно сдѣлать, при хорошей погодѣ, двѣ большія путины, напр. изъ Хвалыни въ Кострому, да кромѣ того, одну коротенькую путину, напр. изъ Нижняго до Костромы. За большую путину, бурлакъ получаетъ отъ 60 р. до 70 р. ассиг., а иногда и болѣе, а въ малую путину можетъ выработать до 20 р. ассиг. Такимъ образомъ, самый неутомимый бурлакъ можетъ заработать во время навигаціи, 160 или 170 р. ассигн. и, конечно, болѣе половины этой ничтожной суммы, добытой тяжкимъ, изнурительнымъ трудомъ,—пойдетъ на харчъ и лопать (одежду).

Для каждой путины, бурлакъ вынуждается въ своемъ приказѣ или волостномъ правленіи билетъ. Махловскій приказъ, въ которомъ въ 1858 году числилось 3115 душъ мужескаго пола, выдаетъ ежегодно до 3000 билетовъ. Съ первой путины, бурлаки приходятъ домой въ іюнѣ мѣсяцѣ, къ навозницѣ или, въ послѣдній срокъ, къ сѣнокосу, на Петровъ день. Малосемейные, возвратясь съ первой путины, остаются обыкновенно дома для полевыхъ работъ. Но у кого въ семьѣ довольно работниковъ,—тотъ отправляется на вторую и на третью позднюю путину и бурлачить вплоть до прекращенія навигаціи. Со второй путины возвращаются домой на жнитво. Третья путина бываетъ, по большей части, съ нижегородской ярмарки.

Отъ Нижняго до Костромы обыкновенная рѣда бурлацкая 22 и 23 р. ассигн., отъ Хвалыни до Костромы 65 и 70 р. ас., отъ Самары до Нижняго 40 и 50 р. ас., а отъ Астрахани до Нижняго 120 и 150 р. ас. на своихъ, а не на хозяйскихъ харчахъ. Половина денегъ выдается нанявшимся бурлакамъ въ задатокъ, а другая

(*) Собственно плотами называются сплоченныя строевыя деревья; а плоты изъ дровянаго лѣса называются турками. Дровяной лѣсъ сплавляется до г. Балахны, на соляныя варницы, а также въ посадъ Пучежъ, къ тихановской ярмаркѣ, за двѣ недѣли предъ Петровками.

половина остается у хозяина и постепенно идет на харчи. От Костромы сплывает нанятая артель до пристани, гдѣ надо грузиться, порожнемъ, а оттуда вверхъ, противъ рѣки, бурлаки должны провести нагруженное судно и доставить его до условленнаго мѣста, гдѣ будетъ разгрузка. Въ письменномъ условіи, которое хозяинъ заключаетъ съ артелью, говорится, между прочимъ: «съ ворами не знаться; отъ воровъ-разбойниковъ отбиваться хозяйскимъ ружьемъ; также и табакъ на суднѣ не курить для безопасности отъ огня». Въ бичевѣ, другое дѣло, кури сколько хочешь, да и на завозняхъ курить хозяинъ не запрещаетъ; а на суднѣ и не думай курить: сама артель этого не позволитъ.

Нанимая артель для тяги судна противъ теченія, хозяинъ имѣетъ такой расчетъ: если путина короткая, напр. только отъ Майны до Костромы, притомъ вода большая, да и судно пойдетъ не спѣша, на «протяжныхъ», съ одною безспильною артелью, т. е. только днемъ, а ночь будетъ проводить на якорѣ,—въ такомъ случаѣ берутъ меньше рабочихъ, напр. на тысяча пудовъ кладѣ 3, 3½ или 3¾, человѣка, смотря по расчетамъ хозяина; обыкновенно наблюдается, чтобы на каждаго бурлака приходилось девяти-пудовыхъ кулей не болѣе 35; если же судно, спѣшая доставить грузъ на пристань къ сроку, идетъ не на протяжныхъ, а такъ называемымъ сровковымъ ходомъ, на смѣнныхъ, — въ такомъ случаѣ, судно не останавливается на ночлегахъ, а слѣдуетъ день и ночь, и потому, народа нанимается вдвое болѣе, такъ какъ надо двѣ очереди бурлаковъ. При дальней пути, напр. изъ Хвалыни до Костромы, или до Рыбинска, хотя судно идетъ и на протяжныхъ,—но народа нанимается болѣе, напр. на тысячу пудовъ 4 и 4¼ бурлака, во 1-хъ, потому, что народъ больше устаетъ или въ дальнемъ пути можетъ случиться что нибудь съ судномъ, напр. поломка; во 2-хъ, стараются идти скорѣе, чтобы большую воду не опустить, чтобы не закошеляться съ малымъ народомъ; а въ 3-хъ, потому, что за Окою, отъ низовыхъ пристаней до Нижняго, по меженѣ (въ меженнюю, малую воду),—вода потруднѣе, побыстрѣе, чѣмъ отъ Нижняго къ верховымъ пристанямъ. За Нижнимъ, выдаютъ въ Волгу большія рѣки: Ветлуга, Сура, Ока, но въ особенности Кама, самая «нутристая» (глубокая) рѣка. Эта рѣка много даетъ воды въ Волгу. Замѣтимъ, что число нанимаемыхъ рабочихъ зависитъ отъ качества судна. На мокшану, на каждыя 1000 пудовъ нанимается 3¼, человѣка, а на росшиву 4 человѣка, потому что у росшивы ходъ потяжелѣе, чѣмъ у мокшаны. Иначе, сами рабочіе не наймутся. На мокшанахъ, смотря по грузу, рабочихъ бываетъ отъ 140 до 160 человѣкъ. Подъемистое, т. е. немнѣющее глубокаго осадка, судно, тянуть легче, чѣмъ грузное судно.

Эти расчеты служатъ, какъ я уже замѣтилъ, когда судно надо вести противъ теченія. Но когда судно идетъ внизъ по теченію рѣки, то надобности въ бичевой тягѣ никакой нѣтъ; судно идетъ самоплавомъ. Въ такомъ случаѣ рабочихъ немного; на 1000 пудовъ довольно и $\frac{1}{2}$ человѣка. Нагруженное судно пускаютъ самоплавомъ въ полную воду, когда теченіе быстрѣе и когда нечего опасаться мелей.

За протяжную доставку груза, судовозяинъ получаетъ отъ владѣльца: отъ Самары до Костромы 55 к. асс. съ пуда, а отъ Хвалыни до Костромы 60 и 65 к. асс. съ пуда (*). Разстояніе между Самарою и Хвалынью—180 верстъ, и на этомъ протяженіи пять такъ называемыхъ «перемѣнъ», о которыхъ сказано будетъ далѣе. Смѣнная доставка стоитъ, разумѣется, дороже протяжной, напр. если протяжная стоитъ 60 к. асс. съ пуда, то смѣнная обойдется въ 80 к. или даже въ 1 р. асс. съ пуда.

Наемъ бурлаковъ бываетъ въ великомъ посту. На первой недѣлѣ поста идутъ ряды бурлаковъ въ Городицѣ, Балахиѣ, Юрьевцѣ, Пучежѣ, Решмѣ, Кинешмѣ, Костромѣ. Ряды кончаются, по большой части, въ одинъ базаръ.

Отъ Рождества до масленицы судовозяева съѣзжаются со всѣхъ пристаней въ Лысково и Нижній, снимать владѣ, т. е. заключать условія съ купцами для перевозки груза, а хлѣбные прикащики и купцы ѣздятъ туда сдавать свою владѣ судопромышленникамъ. Эти ряды между судовозяевами и хлѣбными прикащиками, уставляютъ цѣны и для бурлаковъ. Если владѣ много и требуется оттого много судовъ и рабочихъ, бурлацкая цѣна уставляется хорошая; а мало владѣ,—тогда и на бурлаковъ меньше запроса, и наемная цѣна понижается. Цѣна за провозъ владѣ уставляется общая, и если бываетъ разнида, то незначительная. Судовозяинъ, заключая условіе съ владѣльцами, представляетъ ему судовыя свидѣтельства, въ которыхъ показаны размѣры судовъ и сколько водъ онѣ служатъ. Разумѣется, исправнаго судовозяина всегда охотнѣе наймутъ и лучше ему заплатятъ.

На той пристани, гдѣ привалъ бурлаковъ большой, а наемъ идетъ туго,—тамъ бурлацкая ряда дешевая, а гдѣ бурлаковъ немного и требованія на нихъ большія,—тамъ цѣна выйдѣе. Случается напр., что сегодня наняли артель по 30 р. асс. на работника, а чрезъ три, четыре дня, на томъ же базарѣ, даютъ бурлаку за ту же путину 35 и 40 р. асс.

Полодивши съ артелью, судовозяинъ записываетъ имена каждаго бурлака, потомъ объявляетъ о заключеніи найма вотчинному стар-

(*) По свидѣніямъ за 1857 годъ.

шинѣ, который на эти случаи непременно бываетъ на базарѣ, — и отдастъ не артеля, а старшинѣ, въ задатокъ, половину рядной цѣны; старшина, удержавъ что слѣдуетъ съ каждаго бурлака повинностей за полгода впередъ, остальное выдаетъ на руки. Въ господскихъ вотчинахъ соблюдается такой же порядокъ, и старосты или бурмистры также выѣзжаютъ къ пристанямъ въ базарные дни, для бурлацкаго найма.

Нанятую артель судохозяинъ угощаетъ виномъ да пирогами. Тутъ пойдутъ пѣсни да пляски. Въ Пучежѣ базары бываютъ по вторникамъ, и бурлаки гуляютъ весь день до темной ночи. Артель составляется обыкновенно изъ одновотчинниковъ, которые другъ друга знаютъ и обязываются круговою порукою, что никто не откажется и не отстанетъ отъ артели, хотя бы его заочно записали въ артельный списокъ. Разумѣется, кто не явился по болѣзни, за того артель предъ хозяиномъ не отвѣчаетъ, потому что въ животѣ и смерти Богъ воленъ. Когда составила артель, то вольными голосами выбираютъ промежъ себя повѣреннаго, который одинъ за всю артель рядится съ хозяиномъ, и на чемъ рѣшили артельный подрядчикъ съ хозяиномъ—такъ тому и быть. У хорошаго хозяина, одна и та же артель ходитъ въ работу сряду по десяти и болѣе водъ, потому что и хозяинъ и артель другъ другому довольны, привыкли другъ къ другу. Когда заводится торгъ, артель стоитъ да молчитъ, а за нее говоритъ артельный прикащикъ. Купеческій прикащикъ подойдетъ, поторгуется съ артельнымъ прикащикомъ и отойдетъ, если не поладили, а бурлаки—кто стоитъ въ своемъ артельномъ кружкѣ, а кто гуляетъ.

«Радились мы въ Пучежѣ въ великомъ посту, во вторникъ, въ торговый день.....»

Посадъ Пучежъ на берегу Волги,—одно изъ самыхъ торговыхъ мѣстъ по Костромской губерніи. Здѣсь четыре богатыхъ каменныхъ церкви, посадская дума, станова я квартира и живутъ постоянно нѣсколько хлѣбныхъ оптовыхъ торговцевъ и богатыхъ судохозяевъ, напр. Иконниковъ и другіе. Въ еженедѣльные базары по вторникамъ, съѣзды бываютъ такіе, что трудно пробраться по улицѣ. Пучежскіе купцы ѣздятъ въ Гороховецъ и другія мѣста для закупы харчей, какъ то: толокна, гороха и пр. Харчи распродаются обыкновенно въ самомъ Пучежѣ крестьянамъ и помѣщикамъ. Ближайшіе къ Пучежу базары такъ незначительны, что не могутъ вредить пучежскому, а хорошіе базары, напр. въ г. Юрьевцѣ, въ селѣ Кавернинѣ, Макарьевского уѣзда, далеко, верстъ за сорокъ. Въ Пучежѣ—хлѣбная пристань. Хлѣбъ привозится сюда съ низовыхъ пристаней для мѣстнаго потребленія и для отправленія въ г. Рыбинскъ.

Пучежъ на высокомъ берегу Волги. Въ его окрестностяхъ, знаменитая своими бурлаками Ячменская волость, старинная, извѣстная подъ этимъ именемъ по генеральному межеванію 1765 года.

Въ Пучежѣ, на торговой площади находится Крестовая часовня, возлѣ которой стоятъ обыкновенно сбитенщики. У дворовъ, подъ окнами, сидятъ торговцы и торговки и продаютъ на лоткахъ пироги. Возлѣ лотковъ сидятъ мальчишки, которые отъ ранней зори до поздняго вечера звонкимъ голосомъ заманиваютъ покупателей къ пирогамъ:

На горячіе, на горячіе;
Вдять ихъ подъячіе,
Вдять да хвалить,
Масленомъ поливаютъ,
Изъ печи вынимаютъ
Да кушать желаютъ, и пр.

Пирожникъ посадить къ лотку сына или найметъ за пятакъ мальчишка, дастъ ему пирогъ, надѣнетъ на него свой тулупчишко, чтобъ мальчишка не замерзъ, и велитъ ему кричать что есть мочи. Мальчикъ только кричитъ, а хозяинъ угощаетъ покупателей. Самые оживленные и многолюдные базары бываютъ, когда рядятся бурлаки. Хотя послѣдніе приходятъ изъ деревень съ своимъ хлѣбомъ и имъ завусываютъ, но, не смотря на это, въ рядный день, съѣдается пироговъ, говорятъ, болѣе чѣмъ на пятьсотъ рублей ассигн.

Кто лакомится пирогами, кто идетъ на Крестъ въ сбитенщикамъ, которые распѣваютъ:

Какъ у нашего Никиты
Горячіе напитки;
Съ ума не сбиваютъ,
Ни хмель позываютъ...

Когда нанявшися артель напьется хозяйскаго вина,—артельный староста надѣваетъ на голову опорожненное ведро, и развеселившаяся артель ходитъ дружною толпою по базару и улицамъ посада и поетъ бурлацкія пѣсни, напр.

Я не пахарь полевой,
Не работникъ домовый;
Мнѣ не пашеньку пахать,
Не косулей заправлять и т. д....

Былъ со мною вотъ какой случай: выбрали меня артельнымъ приказникомъ. Вотъ и стою я у артели да посматриваю, не подвернется ли наниматель. Подходить къ намъ мужикъ «липа» (т. е. бѣдный) тощенькій, худенькій, въ оборванной шубенкѣ.

— Александръ Оедорычъ, говорить липа, вступишь; дѣло мое плохое, одинокое; въ Государеву казну надо платить, а денегъ нѣтъ. Не лиши послѣдней коровенки, покрой мою бѣду, прими въ артель.

— Что ребята, сказалъ я своимъ; вотъ такъ и такъ; согласны что ли принять мужика въ артель?

Посудили, порядили промежъ себя, да и рѣшили: «не пропадать мужику; бери его, записывай; дѣло доброе; Богъ поможетъ; на себя беремъ». Уладили мы это дѣло и тутъ же, кромѣ липы, приняли въ артель пятерыхъ «небывальщинъ», то есть новичковъ, ни разу небывавшихъ въ бурлацкой работѣ, а липу нарядили въ хорошую лопать.

Сдѣлали дѣло и стоимъ, какъ ни въ чемъ не бывало. Вотъ подходитъ ко мнѣ хлѣбный прикащикъ.

— Нанимается артель?

— Нанимается, говорю. Народъ, самъ видишь, бравый, ячменцы; другъ за друга постоятъ; дѣло изъ рукъ не валится.

— Хорошо, у меня пойдетъ росшива изъ Балакова до Рыбинска; артель нужна въ 60 человѣкъ.

— Съ великимъ удовольствіемъ, наша артель какъ разъ 60 человекъ. А липа стоитъ въ сторонѣ, въ чужомъ тулупѣ, будто не замѣчаетъ.—Эй братъ, иди съ нами, говорю; народъ свой, знаемый.

— Нѣтъ, господа, посмотрю.

— Да, что смотрѣть-то; какого еще тебѣ рожна; хозяинъ хорошій; артель—свой народъ. Думать тебѣ нечего; ступай въ артель, да и дѣло съ концемъ.

— Ну, такъ и быть, пойду, сказалъ липа.

Все это мы продѣлали, чтобъ хозяинъ не забраковалъ липы за то, что больно тощій парень. Такъ мы и сладили дѣло. Прикащикъ записалъ въ артель и липу и пятерыхъ небывальщинъ, парней бравыхъ, которыхъ мы выставили впередъ, на показъ; записалъ насъ приващикъ поименамъ да и поблагодарилъ меня: спасибо, братецъ, за такихъ молодцовъ! и выставилъ намъ вина: пейте, дескать, ребята.

Пошли мы съ этимъ самымъ прикащикомъ въ Балаково, а тамъ и другъ готовъ, на берегу. Хозяинъ нанялъ для нагрузки въ подмугу поденщиковъ. Нагрузились мы въ трое сутокъ и пошли вверхъ. И такое, право, счастье; надо сниматься съ якоря; вдругъ подулъ морина; мы тотчасъ подняли парусъ, да такъ на парусѣ и дошли до Рыбинска и совсѣмъ за бичеву не брались; просидѣли всю до рогу въ мурѣ да пѣли пѣсни: вѣтеръ за насъ работалъ. На лам-

какъ, протяжнымъ ходомъ, дай Богъ, чтобъ судно ушло въ сутки верстъ двадцать, а на парусѣ, при доброй морянтѣ, судно легко пройдетъ 100 и 150 верстъ въ сутки. Отъ Астрахани до Нижняго, если вѣтеръ попутный и все благополучно,—ходу не болѣе 7-ми недѣль, а если тянуться бичевой, такъ мало и 3-хъ мѣсяцевъ. Такъ вотъ, братецъ ты мой, что значить, что артель помогла бѣдняку. Оттого, что мы призрѣли липу—Богъ далъ намъ попутный вѣтеръ, да и хозяинъ попался добрый, разсчиталъ насъ безъ спора.

Бурлакамъ трудненько у плохаго, безсовѣстнаго хозяина; иной притѣсняетъ, обчитываетъ нашего брата; у инаго нѣтъ денегъ, и только пропадаетъ съ нимъ время на простой. Впрочемъ, бурлацкая артель всегда свое возьметъ; въ разсчетъ намъ помогаетъ третейскій судъ. Если судовладелецъ неисправенъ, то за него бурлаковъ долженъ разсчитать хозяинъ груза; для этого, по рѣшенію третейскаго суда, удерживается иногда грузъ, и часть его продается для разсчета съ рабочими.

Въ великомъ посту, какъ тронется Волга, бурлаки приходятъ на пристань, гдѣ ихъ ожидаетъ обыкновенно порожнее хозяйское судно для сплава артели въ то мѣсто, откуда пойдетъ грузъ. Такъ какъ внизъ по Волгѣ идетъ, конечно, вдесатеро менѣе груза (*), нежели обратно, вверхъ по рѣкѣ, то суда, строящіяся въ сѣверныхъ, обильныхъ лѣсомъ, губерніяхъ, слѣдуютъ съ бурлацкими артелями въ южныя губерніи за хлѣбомъ, по большей части порожнемъ. Когда бурлаки отправляются изъ деревень въ судовую работу, то, на прощанье съ семьею, имъ напекутъ «кокуровъ» или «кокурковъ»,—пшеничныхъ хлѣбцовъ, здобняковъ, съ сметаной или масломъ. Бурлакъ бережетъ свои кокурки, какъ память по женѣ, матери или сестрѣ, которыя снаряжали его въ дорогу, и лакомится здобняками, словно пряничками. На пристани, бурлаки запасаютъ дорожные харчи—пшено и толокно; потомъ исправляютъ «гребни» (гребную снасть: весла) (**). Когда судно окончательно приготовлено и надо отваливать на сплавъ, то на отвалѣ, хозяинъ, лоцманъ и водоливъ, садятся на «поруски» (***), а артель стоитъ возлѣ «коня» или «кресла».

(*) Разсчитываютъ обыкновенно, что на миллионъ пудовъ, слѣдующихъ вверхъ по Волгѣ, не болѣе ста тысячъ пудовъ сплавляется въ низовыя губерніи.

(**) На росшивахъ и кладушкахъ, или малыхъ росшивахъ, во время плава, т. е. внизъ по теченію, употребляются гребки или весла. На ходу вверхъ, гребки все не служатъ.

(***) Перила, устроенныя на бортахъ, называются порусками или корысками, а кресломъ или конемъ называется мѣсто, гдѣ обыкновенно находится лоцманъ во время плаванія.

«Ну, ребята, скажете хозяинъ; съ коня долой; садись по порускамъ».

Всѣ мы и сядемъ.

«Теперь вставай; помолимся.»

Потомъ хозяинъ выставляетъ намъ ведро вина. Мы пьемъ и жеемъ хозяину благополучнаго плаванія, а на отвалѣ, запѣваемъ пѣсню: «о дубинушка ухни, зеленая подерни» или: «раскачаемъ безрезу, развалиемъ зелену». Отъ Костромы до Хвалынска плывемъ то гребью, то на парусахъ, дней двѣнадцать. Потомъ, какъ придемъ въ Хвалынъ ли, въ Балаково ли, гдѣ надо грузиться, станемъ на якорь, хозяинъ выставляетъ намъ опять ведро вина, и мы поздравляемъ его съ благополучнымъ прибытіемъ. Тотчасъ же начинается и нагрузка. Мы дѣлаемъ лари и въ первый ларь сыплемъ пшеницу безъ вѣса; потомъ свѣсимъ, что насыпали, насыпаемъ хлѣбъ въ мѣшки и носимъ на судно; а какъ кончится нагрузка и надо отваливать въ путину,—опять бываетъ тѣмъ же порядкомъ угощеніе хозяйскимъ виномъ. Тотчасъ по нагрузкѣ, оснастимъ «дерево» (мачту), подвѣсимъ паруса, соберемъ подачу, сладимъ бичеву и съ Богомъ,—въ путь-дорогу. Когда вѣтеръ попутный, идемъ парусомъ, а нѣтъ попутнаго вѣтра—подачей (завозами) и бичевой. Когда идемъ подачей, то выѣзжаемъ въ завозенной лодкѣ въ «поле» (въ открытую рѣку) впередъ судна, сажень на сто, бросаемъ въ воду завозенный якорь (*) и возвратясь къ судну, подаемъ конецъ подачи на кичку, а тамъ, на суднѣ, поймаютъ подачу и притягиваются къ якорю; тѣмъ временемъ, плывемъ въ завозѣ съ другою подачею опять въ поле, бросаемъ якорь сажень на сто вверхъ отъ перваго якоря и опять возвращаемся съ подачей на судно. Дотянулось судно до перваго якоря, его вытаскиваютъ и идутъ на второй подачѣ къ второму якорю, а первая подача опять отвозится въ поле. Такъ судно и идетъ противъ теченія отъ якоря къ якорю. На подачѣ идутъ тамъ, гдѣ нельзя идти бичевой. Тянуться къ якорю—работа самая тяжелая. Мы поемъ, чтобы дружище тянуться на подачѣ: «ой разъ, ой разъ, ой разъ, еще разикъ, еще разикъ, еще разъ». Гдѣ есть сакма, тамъ мы убираемъ подачу, высаживаемся на берегъ и идемъ, смотря по грузу, на одной или на двухъ бичевахъ, человекъ по сороку въ бичевѣ, и поемъ: «Воликъ да козелъ, былъ да ушолъ». По всей Волгѣ нѣтъ лучше бичевника, какъ отъ Казани до Рыбинска; особенно хорошъ бичевникъ отъ Нижняго къ Рыбинску. Здѣсь идутъ даже въ весеннюю водополь по луговой сторонѣ, лугами, и подаютъ подачу только тамъ, гдѣ великъ розливъ,

(*) То мѣсто въ рѣкѣ, куда брошенъ якорь, обозначается цопловкомъ или «сукой».

гдѣ мѣсто поливистое и гдѣ бы пришлось выпускать слишкомъ длинную бичеву. Въ меженную воду, по луговой сторонѣ сыпучіе пески, а потому бурлаки, для своего облегченія, тянутъ бичеву горной стороной, а гдѣ мѣста отмелье, подвигаются на шестахъ.

Когда судно останавливается на ночь, то бросаютъ «становой» якорь, въ которомъ вѣсу отъ 15 до 25 пудовъ, смотря по величинѣ судна и количеству влады. Онъ виситъ на кичкѣ, на правой сторонѣ. «Ходовой» якорь, пудовъ до 6 вѣсомъ, служитъ на завозняхъ, когда идутъ подачей. Когда судно пристанетъ на короткій срокъ, напр. для «уповада», то бросаютъ «подпускной» якорь, 10-ти пудоваго вѣса. За неимѣніемъ подпуснаго якоря, его замѣняетъ ходовой якорь. Когда судно идетъ подачей и подача запоздаетъ, то, чтобы судно не ссыло въ сторону и не пошло на мель,—бросаютъ подпускной якорь. Есть, сверхъ того, еще небольшой 3-хъ пудовый «рисковой» якорь. Онъ привязанъ къ рисковому косяку и находится обыкновенно на рисковой лодкѣ. Онъ употребляется только при сплавѣ порожняго судна, которое на немъ и ночуетъ. Разумѣется, чѣмъ тяжелѣе якорь, тѣмъ «косякъ» или канатъ толще.

Проходя мимо той пристани, гдѣ бурлаки нанимались, напр. мимо Решмы или Пучежа,—судно бросаетъ якорь, а бурлаки, которымъ хозяинъ, при этомъ случаѣ, даетъ по чаркѣ вина, уходятъ въ «заходку», т. е. въ свои жилы, дня на два или на три не болѣе, отдохнуть, выпариться въ банѣ и снести домой купленное ими на низу пшено. Каждый бурлакъ, при рядѣ, уговаривается, чтобы хозяинъ уступилъ ему безъ барыша, своей цѣной и безъ платы за провозъ, пудъ или два пшена.

Наконецъ, когда судно достигло пристани, гдѣ слѣдуетъ разгружаться, бурлаки немедленно ладятъ мостки, потомъ сушатъ паруса, убираютъ снасти, подвязываютъ якоря и вычищаютъ палубу; хозяинъ окончательно съ ними рассчитывается, и, на прощанье, выставляетъ имъ вино. Снаряжаясь домой, напр. изъ Рыбинска въ Кострому, артель покупаетъ цѣлковыхъ за четыре дощаникъ или соминскую лодку. Лодка покупается иногда не артелью, а сложатся два, три бурлака, купятъ лодку и пускаютъ на нее желающихъ, съ которыхъ берутъ, смотря по разстоянію, отъ 10 до 30 коп. сер. Кто потароватѣе и у кого лишніе деньги, тотъ, за полтину ассигн., покупаетъ въ Рыбинскѣ, для щегольства, «устюжанку»—низенькую поярковую шляпу съ желтой тесьмой. На дощаникъ или соминку народу набирается биткомъ, такъ что съ трудомъ можно повернуться. Шляпы и ложки вѣшаются, для сохранности, въ одно мѣсто. Народъ усаживается на дно лодки, и ложится плотно другъ къ другу, въ два ряда, по бортамъ судна, одинъ рядъ противъ другаго ли-

цомъ къ лицу, причемъ они раздвигаютъ немного ноги и промежъ ногъ каждого бурлака—одна нога бурлака, лежащаго противъ него. Такимъ образомъ, они кладутъ ноги, такъ сказать, въ переплеть увѣряя, что такая укладка ногъ для нихъ удобнѣе потому, что ноги, занимая менѣе мѣста, прямѣе къ туловищу, и оттого не такъ «тоскуютъ» или устаютъ отъ продолжительнаго лежанья или сидѣнья. Гребутъ бурлаки на своемъ дощанигѣ или соминской лодкѣ, посмѣнно, отъ перемѣны до слѣдующей перемѣны. Когда приближаются къ перемѣнѣ, гребцы тотчасъ даютъ знать своимъ товарищамъ: «ей перемѣнщики, вставайте, ваша очередь», а сами пробираются осторожно, между густо переплетенныхъ ногъ, на мѣсто своихъ перемѣнщиковъ.

Для круговой поруки предъ своимъ судохозяиномъ, бурлаки дѣлятся между собою, на нѣсколько артельныхъ кружковъ; одновотчинные или односельные крестьяне, посадскіе и городскіе мѣщане составляютъ обыкновенно особые артели. Артель не отвѣчаетъ, конечно, за больныхъ и умершихъ, но вполне отвѣтствуетъ предъ хозяиномъ за неявившихся или бѣжавшихъ во время путины. Если бурлакъ заболѣетъ, то его свозятъ на берегъ, въ первую попутную деревню и отдаютъ на попеченіе какого нибудь крестьянина, которому судохозяинъ оставляетъ паспортъ больного и, сверхъ того, выдаетъ или на дорогу домой, если работникъ выздоровѣетъ, или на саванъ и домовище, если ему умереть—рубль или два серебромъ. Умершаго на суднѣ завертываютъ въ «пещерь» (рогожу), свозятъ на берегъ, зарываютъ и ставятъ надъ могилою деревянный, на мѣстѣ сколоченный крестъ. Случалось, въ холерные годы, когда умирало въ одну путину, изъ большой артели, восемь и десять человѣкъ, что умершихъ бросали въ воду.

Для харчей, сколько бы ни было на суднѣ народа, хотя бы до двухъ сотъ человѣкъ, всегда одна, общая артель. Харчи бываютъ артельные, а не хозяйскіе. Провизію покупаетъ на пристаняхъ «харчевой десятникъ», избираемый всею артелью. Десятникъ получаетъ отъ судохозяина, по мѣрѣ надобности, деньги на покупку провизіи и ведетъ съ нимъ всѣ счета; онъ раздаетъ «маслянымъ старостамъ» соль, толокно, масло и выдаетъ кашевару мясо, крупу и горохъ. Въ кашевары нанимается артелью мальчикъ лѣтъ 15-ти, а иногда даже 9 или 10-ти, который ѣстъ артельную пищу и получаетъ за всю путину отъ трехъ до четырехъ цѣлковыхъ. Печеный хлѣбъ покупается на пристаняхъ, а все остальное готовитъ кашеваръ въ печи, устроенной на суднѣ. Бурлаки ѣдятъ въ три «уповада», то есть три раза въ день. Если судно тянется подачей или бичевой, то для каждого уповада бросается якорь, и бурлаки,

убравъ бичеву, отправляются для ѣды и отдыха, съ берега на судно. Первый уповодъ бываетъ какъ отойдуть ранній обѣдни; въ первый уповодъ ѣдятъ щи и вареное мѣсо; второй уповодъ, или обѣдъ, бываетъ къ полудню, какъ солнышко высоко,—подается пшенная каша соломата; въ третій уповодъ часу въ одиннадцатомъ вечера, темно живеть и судно остановится на якорь, опять вареная говядина и щи, а въ постные дни—горохъ и мура. Артель, для ѣды, дѣлится на десятки, и каждый десятокъ знаетъ свою чашу, свою солоницу, свою маслену. Только квасъ въ общемъ чанѣ, и пьютъ его во всякое время, безъ мѣры и счета, сколько кто пожелаетъ. Въ каждомъ десяткѣ—масленный староста, который бережетъ толокно, соль и постное масло. Бутыли съ масломъ висятъ на конѣ, и за ихъ сохранностію долженъ присматривать также и кашеваръ. Въ постные дни, въ первый и послѣдній уповоды, бурлаки ѣдятъ вмѣсто щей муру, то есть замѣшаютъ въ квасъ толокно, крошенный хлѣбъ, соль и масло и считаютъ эту холодную похлебку лакомствомъ. Когда поднимется попутный вѣтеръ и бурлаки, весело убравъ бичеву и спустивъ парусъ, отправляются въ мурью отдыхать, то на-радостяхъ, иной десятокъ устраиваетъ, только для себя, четвертый уповодъ изъ мурь. Соломатой называютъ обыкновенную пшенную кашу. Кашу, говорятъ они, готовить жена или родная мать дома, въ своей печи; а у нашего брата бурлака не каша, а соломата.

Мы уже замѣтили, что при заключеніи найма, бурлаки получаютъ въ задатокъ половину выговоренной цѣны; другая половина остается у хозяина, который выдаетъ изъ нея десятнику, сколько потребуется, на покупку харчей, а десятникъ, по прибытіи на пристань, отдастъ артели отчетъ въ харчевыхъ расходахъ за всю путину, и затѣмъ бурлаки получаютъ отъ хозяина то, что имъ слѣдуетъ по расчету, если они не всѣ деньги проѣли. Когда путина была долгая и неудачная и плаваніе было задерживаемо поломками, починками, мелководьемъ, противнымъ вѣтромъ и тому подобное—то случается при окончательномъ расчетѣ, что бурлакамъ не только не слѣдуетъ въ выдачу денегъ, потому, что они все проѣли, но что они «наѣли» на себя въ долгъ; этотъ долгъ называется кабалою, которую хозяинъ иногда прощаетъ, но чаще взыскиваетъ чрезъ волостное правленіе.

— Дѣло наше мудреное; вишь оно отъ воды, да отъ погоды живеть; идешь изъ дому на промыселъ, словно въ потемки, и не знаешь съ чѣмъ придешь: съ рублемъ али съ костьюлемъ.

Въ тяжелую путину, бурлаки обносятся, оборвутся, проѣдать за-работки и съ изнуренными силами и поникшими головами возвращаются въ горестныя семейства. За то, когда вздуется парусъ, и

судно, увлекаемое попутнымъ вѣтромъ, несется по глубокой водѣ, противъ теченія, съ быстрою отъ 100 до 150 верстъ въ сутки, не опасаясь ни мелей ни грядъ, тогда весело хозяину глады, а еще отрадиѣ бурлакамъ. Достигнувъ пристани, счастливы, спокойно отдохавшіе въ мурѣ во всю путину, — получаютъ сполна расчетъ и приносятъ домой хорошіе заработки.

Кромѣ харчеваго десятника и масляныхъ старостъ, артель выбираетъ «сокольнаго старосту» для наблюденія за чистотою въ «соколѣ» или отхожемъ мѣстѣ.

Водоливъ избирается изъ артели судохозяиномъ. Водоливъ принимаетъ и сдаетъ грузъ, смотритъ за его сохранностію, чтобъ онъ не испортился, не подмокъ, караулитъ его въ ночную пору и наблюдаетъ также за тѣмъ, чтобъ въ мурѣ не курили табаку. Онъ получаетъ отъ хозяина ту же плату, какъ и простой рядовой бурлакъ, но, кромѣ того, хозяйскіе харчи.

Лодманъ нанимается судохозяиномъ особо отъ артели и получаетъ жалованья рублей двѣсти ассигн. за путину. Бурлаки находятся въ его подчиненіи; онъ распоряжается ихъ очередями и правитъ судномъ, чтобы оно шло по стрежню (фарватеру), чтобы не убить его въ гряды или въ осередышъ.

Положимъ, идетъ росшива (*) съ хлѣбомъ, отъ Самары въ Кострому, въ протяжную; на ней, кромѣ лодмана и водолива, шестьдесятъ рабочихъ (**). Когда судно, идущее бичевою, останавливается на ночлегъ, то работники переѣзжаютъ на лодкѣ съ берега на судно и поужинавъ, располагаются спать, гдѣ кому удобнѣе, на лубьяхъ и рогожахъ, которыми покрыта пшеница. Часу во 2 или 3 утра, чуть утро брежжится, — народъ затормошится. Водоливъ бу-

(*) Лучшія росшивы строятся въ Городцѣ Нижегородской губерніи. Заказывая росшиву, судохозяинъ заключаетъ съ мастеромъ условіе, въ которомъ обозначаются размѣры росшивы, сколько она должна поднять груза и сколько, при полномъ грузѣ, должна имѣть осадку. «Сдѣлай ты мнѣ росшиву, сважетъ купецъ, на 15, на 18, на 20 тысячъ пудовъ и чтобы мельче была ногами, чтобы поставить ее съ грузомъ на 7 или 8 четвертяхъ». Если мастеръ на это согласенъ, то и заключается условіе. Чѣмъ мельче росшива сидитъ, тѣмъ она лучше и цѣннѣе, потому что меньше боится мелководья. Росшивы обыкновенно низкостѣнные и коробоватыя. Книжки стали дѣлать у нихъ «ливны», т. е. отлогія, а прежде онѣ строились «користыя», т. е. крутыя. Користая росшива удобна только для паруснаго хода, но тяжела для бичеви; между тѣмъ, какъ ливая росшива легче на бичевѣ и вѣтромъ бѣжать хороша.

(**) Еслибъ росшива слѣдовала слѣпнымъ ходомъ, безостановочно день и ночь, то рабочихъ понадобилось бы вдвое болѣе, и они работали бы на двѣ очереди.

дить народъ: «Вставай, вставай молодежь, вставай православные!» и произносить громко и троекратно молитву: «Господи Иисусе Христе Боже нашъ, помилуй насъ». Потомъ, если судно пойдетъ подачникомъ, водоливъ кричитъ: «Эй завозчики, въ поле», а если пойдетъ бичевой: «Эй шпшка, ребята, на лодку, на бичеву». Коли кто изъ молодыхъ парней лѣнится, не хочетъ вставать, такъ свой братъ хлеснетъ его поводкомъ да примолвитъ: «не лѣнись, за тебя намъ не работать». Когда подуетъ попутная моряна и можно идти парусомъ, водоливъ тотчасъ, какъ бы рано нибыло, будить народъ: «Божія милость на равнину сбилась, по равнинѣ ходить; эй ребята вставайте, парусъ снаряжайте». Сна у насъ немного; солнышко зайдетъ, заря потухаетъ, стемнѣетъ часу въ одиннадцатомъ, мы становимся на якорь; поужинаемъ, помолмся Богу, да и ляжемъ спать на лубья да на рогожи, а утренняя заря станетъ всходить и мы съ нею встаемъ. Гдѣ берегъ обрывистый и лѣсъ подступилъ къ самой рѣкѣ такъ, что идти бичевой нельзя,—тамъ тянемся на подачахъ съ двумя завознями (*), а гдѣ артель большая, —тамъ три завозни: кто «вчаливается», то есть бросаетъ въ поле якорь, кто «отчаливается» или вытаскиваетъ якорь изъ рѣки и везетъ его далѣе, соблюдая очередной порядокъ. Тяжело тянуть судно на лямбахъ; а подача еще тяжелѣе бичевы. Когда Богъ пошлетъ низовой вѣтерокъ, тотчасъ убираемъ подачу или бичеву и, распустивъ парусъ, идемъ вѣтромъ, а сами отдыхаемъ на суднѣ.

Переменными называются постоянныя бурлацкія станціи, которыя не всегда бывають въ жилыхъ мѣстахъ, но иногда возлѣ какого нибудь урочища. Когда судно слѣдуетъ по теченію (**), на гребкахъ, то гребцы, соблюдая между собою очередь, смѣняются на переменахъ; но когда судно идетъ на бичевѣ или подачѣ противъ воды, то смѣны работниковъ бывають не по переменамъ, а «по десятинно», то есть чрезъ каждыя десять верстъ. На разстояніи отъ Рыбинска до Нижняго, перемены малыя, не болѣе 18-ти или 25-ти верстъ, а за Нижнимъ Новгородомъ, въ низовымъ пристанямъ, перемены длиннѣе, именно отъ 35-ти до 40 верстъ, потому что за Нижнимъ вода быстрѣе и съ тѣмъ вышѣе гребная работа легче (***). Отъ

(*) Завозня—лодка, на которой возятъ подачи съ якоремъ. Завозней всегда двѣ, а иногда и три. Каждая подача, работая поочередно, вынимаетъ и бросаетъ свой якорь. Одна подача «работаетъ», то есть по ней тянется судно къ якорю, а двѣ подачи въ полѣ: одна вытаскиваетъ свой якорь, а другая, вытащивъ якорь, выбрасываетъ въ поле, чтобъ бросить якорь еще далѣе.

(**) Суда, идущія по теченію, плаваемъ, называются плавунами; суда, на которыхъ употребляются паруса, называются ходовыми. Ходовыя суда имѣютъ три хода: ходовой, т. е. парусный, потомъ бичевой и завозенный или на подачу.

(***). Волжская струя у Нижняго типа, чѣмъ теченіе Оки, и самую воду можно тотчасъ отличить по цвѣту: Волга бѣлѣе, а Ока синѣе.

Рыбинска до Ярославля, на 76 верстахъ, 3 перемѣны; отъ Ярославля до Костромы на 73 верстахъ, также 3 перемѣны; отъ Костромы до Нижняго, на 291 верстѣ 13 перемѣнъ; отъ Нижняго до Казани, на 380 верстахъ, 15-ть перемѣнъ; отъ Казани до Хвалынска, на 654-хъ верстахъ, 8 перемѣнъ; отъ Хвалынска до Астрахани, на 1116 верстахъ 38 перемѣнъ. Всего между Рыбинскомъ и Астраханью, т. е. между двумя крайними предѣлами бурлацкой промышленности, 2590—верстъ и 80 перемѣнъ. Въ народѣ говорятъ, будто Императрица Екатерина II, путешествуя по Волгѣ, сама устанавливала для бурлаковъ перемѣны, по часамъ, принимая въ расчетъ время, а не пройденное разстояніе.

Отъ стараго Макарья, вверхъ до Рыбинска, считается 22 перемѣны, а до Мологи 23 перемѣны. Вотъ самый перечень этихъ перемѣнъ:

Отъ стараго Макарья:

1. Шелковый затонъ.
2. Кстова поляна.
3. Подновье; Нижній Новгородъ.
4. Балахна.
5. Городецъ.
6. Василево. Жители, прозываемые «дудошниками» — дѣлаютъ муравленую посуду и сами ее сплавляютъ на дощаникахъ, для продажи, въ Саратовъ и Астрахань. Отъ Василева къ Катунгамъ идутъ по нагорному берегу Крестовскія горы, а отъ Катунковъ къ Пучежу — Повалихинскія горы.

7. Пучежъ, по прозванію «Здобный пирогъ».

8. Сокольское село.

9. Юрьеvecъ.

10. Никола-Елноть.

11. Решма.

12. Кинешма. Есть поговорка: «Кинешма да Решма вутить да мутить, а Солдога горюча—убыточкѣ плотить». Эта поговорка ведется отъ того, что въ Кинешмѣ и Решмѣ, томоики сходятся обыкновенно на берегъ въ заходку, и при этомъ случаѣ пьянствуютъ, а въ Солдогѣ, по мелководью, судохозяева покупаютъ или нанимаютъ паузки для перегрузки, что убыточно хозяевамъ и накладно бурлакамъ.

13. Полуехтово.

14. Плесь.

15. Орлечикъ, гдѣ часовня.

16. Кострома. Бурлацкая смѣна противъ самаго собора Федоровской Божіей Матери.

17. Черная рѣка, повыше трехъ харчевень.
18. Городище, повыше села Тимохина.
19. Ярославль.
20. Село Петръ и Павель.
21. Богоявленскій островъ.
22. Рыбинской—высокая колокольня.
23. Молога.

Судно, идущее бичевой, можетъ сдѣлать въ сутки, при чистой, хорошей сакмѣ и при тихой погодѣ,—отъ тридцати до сорока верстъ. Если судовому ходу препятствуютъ огрудки и осередыши (то есть камни и мели среди стрежня), и если на сакмѣ есть переправы чрезъ глубокіе затоны или рѣчныя устья,—что, разумѣется, замедляетъ ходъ бичевы,—то можно пройти не болѣе 15-ти верстъ. По Костычамъ, гдѣ берегъ обрывистый и лѣсистый, да на Фатеевской плѣтѣ, выше Чебоксаръ, къ Козьмодемьянску,—гдѣ на самомъ бичевинѣ зыбунъ и глубокая, вязкая грязь,—на бичевѣ нельзя пройти болѣе 15-ти верстъ. При противномъ вѣтрѣ, когда валы съ бѣнякомъ,—то и при удобной сакмѣ нѣтъ возможности сдѣлать болѣе 20 верстъ въ сутки. Если противный вѣтеръ такъ усилится, что нельзя идти на бичевѣ, а надо подаваться завозомъ, то въ сутки нельзя пройти болѣе десяти, пятнадцати верстъ.

Если дуетъ чистая морява и не мѣняется ни день, ни ночи, беретъ прямо, безъ приворота, на оба витюза, то отъ Самары до Нижняго можно придти парусомъ дней въ восемь; но если идти не парусомъ, а бичевой,—то понадобится недѣли четыре и даже болѣе, особенно если хозяинъ поспуится и не прибавитъ народа. Отъ Нижняго до Костромы идутъ тягою 8 и 10 дней, а парусомъ поспѣваютъ вдвое скорѣе.

Говоря о парусномъ ходѣ, считаю умѣстнымъ замѣтить что рѣдкій кто изъ волжскихъ лоцмановъ, на парусныхъ судахъ, имѣетъ компасъ. Въѣсто N, S и пр. лоцмана и бурлаки отличаютъ на небесномъ горизонтѣ четыре постоянныя точки, опредѣляемыя восходомъ и закатомъ солнца, и называютъ ихъ: зимній восходъ и зимній закатъ, лѣтній восходъ и лѣтній закатъ. Они отличаютъ шесть главныхъ вѣтровъ, именно три южныхъ или низовыхъ: *моряна*, *приполдень* и *полуденникъ*, и три верховыхъ: *горычъ* (сѣверный) *прямой верховой* и *луговень верховой* (сѣверо-западный, дующій съ луговаго, западнаго берега). Горычъ противоположенъ морянѣ, приполдень—прямому верховому, а полуденникъ—луговню. Не смотря на мои старанія, я не могъ получить яснаго понятія о точномъ направленіи этихъ вѣтровъ, которые, кажется, опредѣляются не всегда по неизмѣннымъ отношеніямъ къ точкамъ солнечнаго восхода и за-

ката,—но также и по направленію плеса; если напр. въ одномъ плесѣ дуетъ прямой низовой вѣтеръ или моряна, то при поворотѣ рѣки, тотъ же самый вѣтеръ подуетъ съ боку, съ берега и будетъ называться уже не моряною, а напр. полуденникомъ.

Моряна хороша во всякомъ плесѣ, потому что она бьетъ направо и на лѣво, на два приворота, на двѣ клещи; полуденникъ и приполдень бьютъ только на одинъ приворотъ и бываютъ попутными не вездѣ, а гдѣ придется по плесу. Моряна, приполдень, полуденникъ—настоящіе ходовые вѣтры, для паруснаго хода. Отъ Хвалыни до Самары 6 переѣзъ; въ этомъ плесѣ хорошо идти полуденникомъ, а отъ Самары до Казани лучше бѣжать ночникомъ (кажется, то же самое, что приполдень); отъ Казани до Нижняго и до Юрьевца тутъ опять лучше идти полуденникомъ; про моряну и говорить нечего: она вездѣ хороша; нѣтъ лучше этого вѣтра. Когда моряна подуетъ, такъ бурлакамъ приходится только распѣвать пѣсни, въ родѣ слѣдующихъ:

Сидѣлъ комарочикъ на дубочкѣ;
Нигдѣ взяли вѣтры вихорочки;
Снесли комарочка со дубочка.
Упавъ комарочикъ со дубочка,
Прошибилъ голову до самаго мозжечка.
Прилетали къ нему мушки-горюшки,
Снарядили то комарочка:
Чей князь, чей генералъ, аи чей полковникъ.

Поютъ еще пѣсню, начинающуюся слѣдующими словами:

Потолочника упала
Да концемъ она попала....

Другіе вѣтры, дующіе съ сѣвера: лѣтній закатъ, горычъ крутой, —тѣ служатъ только для плавнаго судна, которое бѣжитъ по теченію. Для сплава судовъ отъ Костромы до Юрьевца, нѣтъ лучше лѣтняго заката, а отъ Юрьевца къ Нижнему, хорошъ вѣтеръ съ ершей, то есть отъ Галицкаго озера, сиверной; отъ Казани до Баронскаго (*) вѣтеръ надо съ зимняго заката, а отъ Сызрани до Казани надо съ лѣтняго восхода, луговень. Горычъ нигуда не годный вѣтеръ дуетъ поперегъ, съ береговъ; развѣ сдается гдѣ какое маленькое плесцо, верстъ на десять, гдѣ онъ пригоденъ.

(*) Отъ Баронскаго до Шелковаго затона 30 переѣзъ. Баронская—нѣмецкая колонія на луговой сторонѣ Волги въ 60-ти верстахъ ниже Саратова. Въ Баронскомъ, нѣмцы колонисты живутъ не хуже другаго помѣщика; брѣютъ бороды, плетутъ изъ соломы шапки-саксонки. Жены у нихъ дородныя, красивыя, ткутъ изъ шелка бѣлые платки.

Судно, нагруженное срочною кладью, идетъ спѣшно, день и ночь, и народъ, для бичевы или подачи, дѣлится подесятинно: десять верстъ идетъ одна смѣна, а слѣдующія десять верстъ—другая смѣна; одна смѣна работаетъ, а другая отдыхаетъ. Судно, идущее двусмѣнно, не останавливается даже на обѣдъ и на ужинъ. Срочная кладь плетъ больше изъ Астрахани и состоитъ изъ икры, осетрины, словомъ изъ дорогаго рыбнаго товара, который доставляется прямо къ сибирскому ряду на Нижегородской ярмаркѣ. Особенно армянскіе купцы любятъ спѣшить доставкой своихъ товаровъ на ярмарку. Армянинъ, хозяинъ груза, только ходитъ да посматриваетъ, чтобъ народъ дружно работалъ да сытно ѣлъ: кто ѣстъ мало хлѣба, значить плохой работникъ, силы въ немъ мало, пожалуй заболѣетъ еще дорогой; армянинъ тотчасъ и разсчитается съ нимъ какъ слѣдуетъ и отпустить: Богъ съ тобой, скажетъ. Кого хозяинъ увольняетъ съ дороги, съ тѣмъ разсчитывается по-плесно, т. е. по переѣмамъ; сколько переѣмъ прошелъ работникъ, за столько армянинъ и деньги отдаетъ съ полнымъ удовольствіемъ.

Если судно идетъ не въ срочную, а въ протяжную, то народъ не дѣлится на двѣ смѣны, но работаетъ разомъ и только днемъ, а ночью отдыхаетъ. Когда артель многолюдная, то судно слѣдуетъ на двухъ бичевахъ и при каждой бичевѣ по одному коренному шишкѣ. Шишкою называется ловкій и опытный бурлакъ, идущій въ головѣ бичевы. Передовой бурлакъ долженъ имѣть непремѣнно ловкій ходъ. Плохой шишка какъ разъ собьетъ весь ладъ. Шагъ надо держать шире, а ступать рѣже, а иной шишка зачиститъ да всѣхъ и перепутаетъ. По временамъ, коли что замѣтитъ неладно, шишка покрикиваетъ: «шире бери, ребята; держи бичеву, ребята, на плечахъ; не спускай». Чтобъ обогнать судно, которое тянется малымъ народомъ, али плохими работниками, хозяинъ кричитъ съ своею росшавою, подзадоривая артель: «Эй ребята молодцы; смотри обгони; эво ползетъ: словно на подачѣ». Шишкѣ надо непремѣнно хорошо знать сагму, по которой ведется артель; онъ долженъ ловко выбирать тропки и пробираться между камнями и кустами, такъ чтобы за нимъ идти было не трудно. Гдѣ берегъ отлогій, тамъ бичеву вести дѣло простое; но гдѣ берегъ крутой, каменистый, да еще обросъ лѣсомъ, какъ въ Костычахъ,—тамъ шишкѣ надо востро ухо держать. По Костычамъ вода тихая, да такая глубокая, что сажень на 13, на 15, возлѣ самаго ярочка, такъ что и подачей идти нельзя, а сагма или шагма, какъ произносятъ нѣкоторые бурлаки,—опасная: все крутые да глубокіе враги. Если шишка ловокъ,—такъ была бы только какая нибудь тропочка, а то карабкается по крутымъ высокимъ обрывамъ такъ, что внизъ посмотришь страшно.

Вотъ тутъ, по глубокимъ мѣстамъ, подъ ярочками, суводи да майданы (*); суда, идущія на парусахъ, чтобъ избѣжать майдановъ, отдаляются отъ яровъ и плутъ посреди рѣки, самымъ стрежнымъ, быстрою, крѣпкою струею, гдѣ судно не качается и руль ровно держать; а въ майданахъ руль не слушается и хлябаетъ во всѣ стороны.

Бичева—крѣпкая, толщиною въ большой палецъ, пеньковая веревка, не бѣлая, а зеленая, невысмоленная. Когда бичева убрана и на суднѣ, то она переплетается на «бараны» или два короткіе ухвата укрѣпленные стоймя на палубѣ.

Во время бичевого хода, бичеву то прибавляютъ, то укорачиваютъ, смотря по мѣсту: надо ли судну отдалиться отъ берега, по которому слѣдуютъ бурлаки или, напротивъ, надо держаться къ берегу. Гдѣ росшива идетъ по крутояру, возлѣ самаго берега, то бичеву довольно выпустить сажень на 50, а гдѣ случится побочень или града и судну надо отпрыснуть отъ берега, тамъ, если лопманъ зазѣвается, то пишва напоминаетъ лопману и кричитъ ему: «дядя лопманъ, прибавь бичеки!»—и ее выпускаютъ иногда сажень на триста.

Когда судно бѣжитъ на парусахъ, противъ теченія, по стрежно, гдѣ коренной стокъ силенъ, то вода даетъ иногда такіе сильные плещи, что вливается на вичку; народъ стоитъ тогда на суднѣ, кто при спасяхъ, кто при отногахъ, и правитъ парусами, по приказу лопмана, а двое косныхъ сидятъ съ ножами на равнѣ.

Названія парусной снасти:

1. Дерево или мачта на росшивѣ состоитъ изъ пяти, плотно соединенныхъ, высокихъ и крѣпкихъ деревъ. Верхній конецъ дерева называется пика; на пикѣ утверждается флюгеръ. Когда судно *супорое*, то пика или стеньга имѣетъ въ вышинѣ три печатныя сажени и въ нее вколачиваются четыре болта для того, чтобы *косной* могъ по этимъ болтамъ взобраться до флюгера и расправить его, когда онъ запутается въ снасти.

2. Верхній маленькій парусъ называется топсель. Поперечная рея, къ которой привязанъ топсель своимъ верхнимъ краемъ, называется топсельною равниною.

3. Корецной парусъ. Боковые края паруса называются пазухою. Нижній край паруса, «копсель», привязывается къ мачтѣ нѣсколькими веревками; среднія пѣзъ нихъ называются отногами, а двѣ крайнія, самыя крѣпкія,—ошивинами.

Верхній край паруса пришивається, т. е. привязывается къ равнѣ,

(*) Кажется, то же, что омуты.

въ нѣсколькихъ мѣстахъ, бичевочными тоньками. Крайшіе тоньки, по концамъ равнины, называются приухами. Равина привязана къ мачтѣ двумя горделями. Для управленія кореннымъ парусомъ, къ концамъ равнины привязываются веревки, правила; другая по тонѣ бичева, накрѣпко пришитая къ срединѣ пазухи, называется витюземъ.

Коли вѣтеръ силенъ и можетъ потопить судно, то восные, взобравшись съ ножами на равнину, обрубаютъ, тотчасъ какъ прикажетъ лоцманъ, тоньки, такъ что парусъ держится только по концамъ равнины на приухахъ, а середина паруса опустится и дастъ вѣтру свободный ходъ.

Когда надо править парусомъ, то лоцманъ кричитъ: «гордель правый набей, лѣвой отпустить», али все равно: «правое (значитъ правило) отпускай, лѣвое приворачивай».

Коренной парусъ шьется изъ равендука, и имѣетъ мѣры: по равнинѣ, по верхнему краю, сажень 25, по нижнему краю, по кошелю, сажень 15, а по пазухѣ, то есть значить съ боковъ, 12 и 14 аршинъ.

Надъ кореннымъ парусомъ дѣлаютъ, но не всегда, топсель или бѣговой парусъ. Когда посудина нагруженная,—то поднимаютъ оба паруса, а когда идетъ посудина порожняя, то для нея довольно и топселя. Онъ только одинъ и служитъ для сбѣжки внизъ, по водѣ, потому что тутъ кореннаго паруса не надо. Топсель—квадратный парусъ; бокъ его длиною 15 аршинъ.

Для бичевой тяги, бичева устроивается слѣдующимъ образомъ: къ пикѣ или стеньгѣ накрѣпко привязывается короткая толстая веревка, бурундукъ; къ свободному концу бурундука прикрѣпляется калитка, то есть блокъ, чрезъ который пропускается бичева; одинъ конецъ ея на суднѣ, гдѣ ею управляютъ, то выпускаая, то укорачивая, смотря по надобности, а другой конецъ бичевы на берегу, на сакмѣ, и къ нему чалятся бурлаки.

На самомъ концѣ бичевы и потомъ по бичевѣ, чрезъ каждыя три сажени, устраиваются петельки или ушки, въ которые продеваются деревянные чебурки съ привязанными къ нимъ здоровыми тоньками; на концѣ бичевы, гдѣ идетъ шипка (передовой бурлакъ)—тонецъ 5-ти аршинной длины, а тоньки вдоль по бичевѣ, у рядовыхъ бурлаковъ—трехъ-аршинные. Другимъ концемъ, тонекъ привязывается къ желѣзному кольцу, къ которому привязана и кожаная лямка. Въ эту лямку впрягается и бурлакъ; онъ надѣваетъ ее чрезъ голову на грудь и на оба плеча. Мѣсто, гдѣ лямка привязана плотно къ желѣзному кольцу, называется швары. Рядовые

бурлаки чалются по бичевѣ не къ берегу, а въ водѣ или, какъ говорится, съ воды; только послѣдній или задній бурлакъ, который обыкновенно ссѣриваетъ бичеву съ кустовъ и камней, — чалится слѣва отъ бичевы или «съ берега».

Задній бурлакъ называется завозенный, завозня, завощикъ. Въ завозни и въ шишки идутъ обыкновенно самые опытные и надежные бурлаки. Всѣ прочіе бурлаки, идущіе въ бичевѣ, называются рядовыми или подшипенными. Завошки чередуются съ шишками по днямъ. Ихъ бываетъ въ артели человѣкъ пять, шесть, много восемь. Завозня, какъ свой день отправилъ, идетъ на другой день въ шишку, а шишка идетъ на его мѣсто, завощикомъ. Кому очередь быть заднимъ, тотъ и бичеву перевозитъ, гдѣ случится, чрезъ рѣчку, и ѣздитъ съ подачей, въ случаѣ надобности.

Когда судно идетъ на двухъ бичевахъ, то на каждой соблюдается совершенно тотъ же порядокъ и у каждой бичевы есть свой шишка и свой завощикъ. Иногда, для скорѣйшаго хода, къ коренной бичевѣ прилаживается такъ называемая подсада или боковая бичева. Подсада всегда влѣво отъ коренной бичевы, т. е. съ берега, а не съ воды.

Чтобы подсада не отбивалась далеко, въ сторону отъ коренной бичевы, то задніе два или три бурлака чалются въ вилы, то есть къ обѣимъ бичевамъ. Если судно идетъ на двѣ бичевы, то случается, что при каждой бичевѣ есть подсада, но никогда не бываетъ, чтобы судно шло на трехъ коренныхъ бичевахъ.

Въ опасныхъ мѣстахъ, чтобы не попасть на косу или на огрудокъ, такъ какъ фарватеръ (по крайней мѣрѣ въ 1855-мъ году) не обозначался знаками, — мѣряютъ глубину наметками или наметными шестами. На рукояткѣ шеста укрѣпляется шарикъ, чтобы было удобнѣе упирать конецъ шеста плечомъ. Этотъ шарикъ называется табакъ, табачекъ. Когда мѣряютъ глубину, то кричатъ: если запасной глубины $1\frac{1}{4}$ четверти — «по верхнюю!», если запасу воды всего только какихъ нибудь два вершка — «по нижнюю!», значить мелко, берегись; а если наметка не маячитъ, т. е. не хватаетъ дна, кричатъ — «по табакъ!», значить, нди смѣло.

Въ дождливое, поводливое лѣто, суда ходятъ по Волгѣ въ меженную пору, безъ особеннаго затрудненія; за то, въ знойное, сухое время, особенно когда подуютъ верховные вѣтры, — плаваніе дѣлается чрезвычайно труднымъ и опаснымъ для глубокихъ судовъ. «Когда это бывало, замѣтилъ мой разскащикъ, чтобы на Телячьемъ броду (*) было около Петровки (29 іюня) менѣе 6-ти четвертей воды? вотъ я 35-тъ лѣтъ бурлачу, а этого не бывало да и не слыхивалъ, а

(*) Такъ называется перекать близъ Нижняго Новгорода.

вотъ три лѣта тому, какъ на этомъ перекатѣ было воды всего $4\frac{1}{4}$ четверти. Такъ вотъ бурлаки тогда, ужъ можно сказать, что на-терпѣлись: и не приведи Богъ, просто была бѣда» (*).

Въ мелководье, глубокія суда, подходя къ перекатамъ, паузятся. Нѣкоторые судохозяева имѣютъ для этого свои паузки (гусянки, тихвинки и другія мелкосидящія суда) и паузятся своимъ народомъ. Другіе хозяева, для перевалки, панимаютъ въ береговыхъ селеніяхъ крестьянъ, которые пріѣзжаютъ съ своими паузками, берутъ грузъ, чтобъ облегчить судно, переправляютъ его чрезъ мелкое мѣсто и выведя судно на глубокую воду, снова его нагружаютъ.

Здѣсь считаю неизлишнимъ приложить нѣсколько мѣстныхъ техническихъ словъ, объясняющихъ случайности волжскаго фарватера.

Перекатомъ называется мель поперекъ всей рѣки. Глубокія суда, въ мелководье, должны непременно паузиться, чтобъ пройти чрезъ перекасть.

Стрежень—фарватеръ.

Ятовъ—самое глубокое мѣсто въ фарватерѣ.

Прибрежныя мели называются *косами*. Лѣвая береговая мель называется *нижнею косою*, а правая—*верхнею косою*. Если мель только на одномъ берегу, а на другомъ берегу вовсе нѣтъ мели, то ее называютъ *побочень*. Мель, среди рѣки, называется *осередокъ*. Гребень или край мели, называется *заструєю*.

Гряда—прибрежные подводные камни.

Отрудокъ—подводные камни среди рѣки.

Осередышъ—островъ среди рѣки.

Ворота—узкій фарватеръ между косами.

Заманиха—глубокое мѣсто между косами и берегомъ. Принимая заманиху за стрежень, нѣкоторые новички идутъ въ нее и попадаютъ какъ въ западню. Струя воды, стѣсненная въ воротахъ, стремится въ этомъ мѣстѣ съ особенною быстротою и, по выходѣ изъ воротъ, теченіе обращается, частію, въ заманиху; это обратное теченіе называется *судодъ*.

Волга, говорятъ бурлаки, рѣка мудреная. Стрежень мѣняется что ни весна. Рѣчное дно—сыпучій песокъ; такъ и ходитъ съ мѣста на мѣсто. Судовой ходъ нынче здѣсь, а на будущую весну,

(*) 1854-й годъ былъ дѣйствительно самый тягостный для судоходства. Въ губерніяхъ, орошаемыхъ Оккою и Волгою, было сухое лѣто, а потому мелководье въ верхней Волгѣ достигло крайнихъ предѣловъ. Къ счастью, въ бассейнѣ р. Камы было обиліе дождей, и потому многоводная Кама, притокомъ водъ своихъ, подняла верхнюю Волгу подобно плотинѣ.

смотришь,—тутъ намыло песчаную косу, такъ что и дощаникъ не пройдетъ,—а коренная струя повернула вонъ туда, гдѣ теперь песокъ и тамъ промыла себѣ ворота. Не только новичку, да и знающему лощману надо идти по Волгѣ осторожно, не то какъ разъ посадишь судно на мель да поломаешь. Отъ этой отъ нашей глупости, что вотъ молъ ничего, пройду, авось вынесетъ, да еще отъ того, что карботные солдаты (гара-котная стража) судохозяевъ да бурлаковъ обижаютъ, чтобъ содрать съ нашего брата копѣйку, — а своего дѣла не дѣлаютъ, за порядкомъ на перекатахъ да въ воротахъ не смотрятъ и знаковъ на водѣ, для опасности, не ставятъ,—такъ много у насъ всякаго убытка и всякой обиды бываетъ. То и есть, что у нашего брата совѣсти да разума мало, а корысти да глупости — этого довольно. Конечно, не нашъ братъ рядовой бурлакъ виноватъ, а виноваты лощмана да судохозяева. Придетъ къ перекату росшива, сидитъ примѣрно 12 четвертей, а на перекатѣ воды пожалуй 8 четвертей. Надо бы росшивѣ распаузиться на столько, чтобы уменьшить осадокъ на четыре четверти слишкомъ, такъ, чтобъ было хоть на вершокъ запасной глубины; а хозяинъ распаузитъ меньше, чѣмъ бы слѣдовало, да и лезетъ на перекатъ: зачѣмъ, думается, напрасно убыточиться, авось, протрусь. Даетъ карботному денегъ, только позволю пройти. Смотришь—и сѣлъ молодецъ на мель въ самыхъ воротахъ, гдѣ судовою ходъ, и самъ нейдетъ и другимъ судамъ, верховымъ и низовымъ, загородилъ дорогу. Только бы судну попасть на мель, а тамъ песокъ ужъ станетъ крутиться да замыкать посудину. Не только большую посудину, а палку воткни въ песокъ, гдѣ большая струя, такъ около палки горой навѣетъ песокъ. Какъ случилась такая бѣда, ужъ тутъ не зѣвай; не то, песокъ такъ замочетъ росшиву, что потомъ, никакая сила не сдвинетъ съ мѣста; хоть и пройдетъ потомъ, кое-какъ росшива, а все бѣды надѣлаетъ, потому что испортитъ стрелъ, засоритъ его пескомъ. Такъ то вотъ, изъ за одного дурака терпятъ всѣ: и бурлакамъ натужно, и судохозяевамъ накладно, и времени пропадаетъ много, а дѣло то въ началѣ было грошовое.

Мы уже замѣтили, что по всей Волгѣ нѣтъ лучше бичевника, какъ отъ Казани вплоть до Рыбинска, гдѣ и прекращается бурлачество, потому что выше, къ Твери, суда тянутся уже не народомъ, а лошадьми.

За Казанью къ Астрахани, бичевникъ пойдетъ труднѣе.

Повыше устья Камы у села Богородскаго, тянутся правымъ берегомъ, верстъ на 20, Богородскія горы, каменистыя, мѣстами поросшія лѣсомъ.

За ними, ниже устья Камы, начиная отъ селенія Секевы, при устьѣ р. Чертыва и противъ города Спасскаго, идутъ правымъ берегомъ, также верстъ на 20, Секевскія горы, гипсовыя, съ пещерами. На протяженіи 4-хъ верстъ есть нѣсколько пещеръ, обращенныхъ отверстіями къ Волгѣ, такъ что ихъ видать очень ясно съ проходящихъ судовъ. Говорятъ, что въ одной изъ этихъ прибрежныхъ пещеръ есть озеро, всегда покрытое льдомъ.

Отъ г. Тетюшъ направляются верстъ на 10-ть, лѣсистыя, крутыя, съ обрѣзными берегами и съ ярами—Тетюшскія горы. Обрывистая, голая, совершенно бѣлая подпочва этихъ горъ, омываемая волжскою водою, состоитъ изъ гипса, а верхній слой—глина.

За Тетюшскими горами, противъ села Утки-Майны, слѣдуютъ Зольныя горы съ почвою рыхлою и сѣрватою какъ зола.

Отъ селенія Ундары начинаются Ундарскія горы, доходящія до Симбирска, гдѣ ихъ называютъ Симбирскими горами.

За ними, верстъ на 30-ть—пески, яры и осырова.

Потомъ тянутся верстъ на 15-ть до г. Сенгилея, Шпловскія горы, мѣловыя, совершенно безлѣсныя.

Отъ села Бараки, также верстъ на 15-ть, простираются Барацкія горы, лѣсистыя; почва до того рыхлая, жидкая, что ежегодно, въ весенній разливъ, вода отмываетъ землю вмѣстѣ съ деревьями. Эти горы называются оттого пловучими.

За пловучими горами пойдутъ низменные берега и острова до села Новодѣвичьяго.

Отсюда, до дер. Климовки, на протяженіи 18-ти верстъ, слѣдуютъ Мѣловыя горы.

За ними, опять низкій берегъ и острова до дер. Жигулихи.

Отъ этой деревни начинаются знаменитыя въ бурлацкихъ разсказахъ Жигули или Жигулевскія горы, сопровождающія правый берегъ Волги на протяженіи 55-ти верстъ. Здѣсь Волга дѣлаетъ крутую луку или изгибъ, по перешейку котораго всего только 18 верстъ, а рѣкою 120 верстъ. Жигулевскія горы кончаются сѣрнымъ бугромъ, изъ котораго, во времена акадѣмика Палласа, т. е. въ 1770-хъ годахъ, добывали сѣру.

Какъ кончатся Жигули, такъ отъ нихъ, правымъ берегомъ, пойдутъ острова, а лѣвымъ берегомъ потянутся, до г. Самары, Царевскія горы, начинающіяся отдѣльно стоящимъ на самомъ краю берега, въ 20-ти верстахъ выше г. Самары, Царенымъ курганомъ. Этотъ огромный шатрообразный холмъ стоитъ противъ самаго сѣрнаго бугра, такъ что Царевскія горы какъ будто продолженіе Жигулей, перенесенныхъ на противоположный берегъ.

Отъ Самары, верстъ на 25-ть, — оба берега низкіе и устьянные

островами.

Потомъ, отъ села Винновки и д. Ермачиха, тянутся верстъ на 15-ть или на 20-ть,—неввысокія, малолѣсныя и каменистыя Винновыя горы.

За Винновыми горами—острова.

Потомъ, начиная отъ деревни Рязани—Костычевскія горы; Костычи, такъ названныя по селу Костычеву, буерачистыя, каменистыя, густолѣсныя, съ крутыми обрѣзными въ рѣкѣ краями. По этимъ горамъ самая опасная сажа. Тянутся онѣ на 40 или 50 верстъ; конецъ ихъ на большой Волгѣ, верстахъ въ 10-ти выше г. Сызрани. Хотя и г. Сызрань стоитъ также на Костычахъ, но они уже отошли отъ матерой, отъ коренной рѣки, и взяли въ сторону, вдоль по воложкѣ или рукаву Волги, на которомъ построенъ городъ, а по матерой рѣкѣ, верстъ на 20-ть идутъ только пески да острова.

За ними, отъ села Кашкура до деревни Семеновской и Семснговскаго монастыря, тянутся верстъ на 10-ть Семеновскія горы.

Потомъ, отъ пристани Балакова, верстъ на 10-ть идутъ Балаковскія горы.

За ними, также верстъ на 10-ть слѣдуютъ невысокія, покрытыя муравою, кустарникомъ и перелѣсками, Вольскія горы, получившія названіе отъ г. Вольска. Около Вольска, въ береговыхъ лѣсахъ попадаетъ еще береза; а ниже, берегомъ Волги — только осокорникъ да тальникъ. Около Камышина есть корежистый, приземистый дубъ.

За Вольскими горами, идутъ верстъ на 25-ть, Змѣевичи, Змѣевскія горы.

У села Керси тянутся бѣлоглинистыя холмы, а противъ нихъ —устье р. Иргиза.

Верстъ 15-ть ниже села Золотаго есть бугоръ Стеньки Разина; его обогнули со стороны рѣки пригорья. Съ бугра далеко видать въ обѣ стороны по Волгѣ. Говорятъ, будто здѣсь долгое время былъ станъ знаменитаго разбойника, и этотъ бугоръ былъ караульнымъ или сторожевымъ. Двѣ версты ниже этого бугра,—бурлацкая перемѣна, называется Осинное лбище.

За Разинскимъ бугромъ, отъ дер. Даниловки и Щербаковки, тянутся полперемѣны или около 15-ти верстъ горы Столбища или Столбичи.

Отъ Осинового лбища идутъ бурлацкія перемѣны: дер. Даниловка, колонія Добринькая и г. Камышинъ.

— Расскажи, старинушка, про волжскихъ разбойниковъ. Не даромъ ты вѣкъ свой бурлачишь; пожалуй и съ тобой бывали случаи.

— Какъ не бывать; не такъ еще давно, на нашей памяти, па

н. о.

3

Волгѣ больно обижали разбойники, особенно въ Жигуляхъ. Разбойники жигулевскіе—не приведи Богъ съ ними встрѣтиться. Мѣста въ Жигуляхъ самыя притоманныя для лѣшнихъ и лихихъ людей: пустыя, лѣсистыя, овражистыя; есть гдѣ укрываться; на 120 верстъ по берегу нѣтъ ни единого жила. Бываютъ же и тамъ люди благочестивые. Можно сказать, что въ Жигуляхъ живетъ и злая и благая. Вотъ скажу тебѣ, и мнѣ что привелось видѣть: идемъ мы себѣ въ бичевѣ шагъ за шагомъ да молчимъ; говорить никому охоты не было; вдругъ видимъ: стоятъ у камня старичокъ въ черной ряскѣ, тощенькой, тощенькой, однѣ косточки; стоятъ да молятся. Какъ увидѣлъ насъ, хотѣлъ было уйдти; а мы ему и говоримъ: «труженикъ благой, не уходи, не тронемъ; помолись за грѣшныхъ». Тутъ ему: кто копѣечку, кто грошъ даетъ изъ усердія. А онъ, сердечный, и говоритъ: «нѣтъ, други мои; ваша копѣечка трудовая; на что мнѣ деньги, не надо; а коли усердствуете, такъ дайте маслаца да свѣчку». Волю его мы исполнили; съѣздили на судно и привезли ему масла и свѣчку. Взялъ старикъ и помолился за насъ.

—А бывали и такіе случаи: шелъ я въ шинкѣ и встрѣчается намъ служивый, отставной. «Богъ въ помощь, братцы; есть у васъ табачокъ?»—«Есть, моль, махра. Ничего, я и махру курю». Промолвилъ онъ это слово, вдругъ, откуда ни возьмись, десять молодцовъ. «Стой бичева, нп съ мѣста. Дайте знать хозяину, чтобъ съ судна свезли намъ хлѣба, масла, мяса да пшена». Послушались мы, печего дѣлать, привезли имъ всякій харчъ, а они все забрали да и говорятъ намъ: «ну, съ Богомъ, ступайте; мы васъ, а вы насъ не видали».

—А подъ Шелковымъ затономъ вышли на насъ лихіе люди, такъ отобрали всѣ наши деньги; только и оставили, чтобъ намъ не умереть на пути голодною смертію, да чтобы было съ чѣмъ дойти до Макарья.

—Былъ и такой случай; шли Жигулями четыре росшивы, о-середня, на бичевѣ, и народу было много; да что въ народѣ, то: и дубинки нѣтъ ни у кого. Вдругъ, изъ за густаго, высокаго кустарника вышли на насъ человѣкъ 13-ть съ мушкетонами и раздѣлились человѣка по два да по три противъ каждой нашей артели, прицѣпились въ насъ и ничего, стоятъ, и мы остановились. «Хорошо, говорятъ, васъ не тронемъ, а зовите сюда хозяевъ, чтобъ привезли денегъ, вина да харчей. Коли добраго слова не послушаются, такъ и скажите, что въ гости-де въ нимъ заберемъ да расправимся съ ними по-свойски.» Поѣхали двое нашихъ на лодѣ къ росшивамъ;

испугались хозяева, стали на якорь и свезли ворами деньги да всяких състныхъ припасовъ.

При нападеніи лихихъ людей, почти никогда не случалось, чтобы бурлаки отважились отбиваться отъ злодѣевъ и защищать суда. Они увѣрены, что съ разбойниками нѣтъ сладу, что ихъ шұля не беретъ.

— Въ Самарѣ, продолжалъ рассказчикъ, былъ притонъ бѣглыхъ солдатъ, бродягъ, которые выходили на разбой вмѣстѣ съ городскими мѣщанами. Бывало, пристанетъ судно на якорь, въ Самарѣ, переночевать, такъ двое, трое молодцовъ подплывутъ на лодкѣ къ самому судну: «давай хозяинъ того, другаго, вина, денегъ; дадите здѣсь—въ Жигуляхъ не тронуть.» Ну и дашь потому, въ самомъ дѣлѣ такъ бывало, дѣло понятное: изъ Самары же бѣгали въ Жигули, а оттуда на ладьяхъ и на косныхъ выплывали на разбой. Идетъ на бичевѣ, примѣромъ, кладнушка или дощаникъ. Смотрить: выйдутъ изъ яра двое, трое разбойниковъ съ ружьями, а другіе, товарищи, сидятъ за кустами да посматриваютъ.—«Стои бичева; давай лодку на судно.» Что съ ними дѣлать? Бичева остановится; съ судна съѣдетъ къ берегу лодка за ворами и свезетъ ихъ на судно. Вберутся они на кладнушку, рабочихъ погонятъ въ мурью, (*) свяжутъ всѣмъ руки, положатъ ничкомъ: «лежи, не оглядывайся, не то—голова прочь», и оставляютъ при себѣ одного бурлака: «показывай, гдѣ деньги, тащи товаръ.» Оберутъ до нитки и прочь. На малыхъ судахъ хозяева—мелкіе купчишки, складочники; у одного двѣсти пудовъ товара, у другаго триста, чetyреста пудовъ; такъ они и складываются и сами они и тянутъ на бичевъ свою посудину. Какъ съѣдутъ съ ихъ судна разбойники—такъ складочники кое-какъ и развяжутъ другъ другу руки. Бывали такіе случаи, что разбойники, какъ оберутъ хозяевъ, такъ имъ же и приказываютъ перевезти ихъ на другое судно, чужое, и то оберутъ. Разбойники не свой братъ; народъ отчаянный, на смерть полезетъ. Будь въ артели хоть сотня бурлаковъ: два головорѣза съ ними управятся. Бывало, какъ идти мимо Жигулей, такъ хозяева сговариваются, чтобы вмѣстѣ идти. Сойдутся двѣ, три артели: все какъ будто смѣлѣе. Шли мимо Жигулей двѣ росшивы: наша, да другаго хозяина, и стали мы на якорь на осередышѣ и впасть во всю ночь не смыкали, все ждали воровъ да караулили и, слава Богу, простояли благополучно, а послѣ узнали, что вѣдше насъ, всего въ 4-хъ верстахъ, почевали чetyре судна и артельного

(*) На кладнушкѣ обыкновенно двѣ мурьи.

народа было слишкомъ двѣсти человѣкъ. На нихъ выѣхали десять разбойниковъ да и ограбили, не смотря на то, что въ верстѣ отъ этого мѣста стояли три карбота. Такъ вотъ и польза отъ карботныхъ (гард-котная стража), (*) только слава, что защищаютъ отъ воровъ, а на самомъ дѣлѣ отъ нихъ только притѣсненія. Мало того, что карботные не вступились за суда, да они же,—когда разбойники уѣхали,—напали на ограбленныхъ, стали страшать слѣдствіемъ, если не откупятся. Въ Жигуляхъ при усть-рѣчьи Увѣковки, есть бугоръ,—называется караульный бугоръ или увѣкъ. Лѣтъ, пожалуй, двадцать и побольше, плыли мы парусомъ на росшивѣ, а росшива добрая, артель дружная; на росшивѣ десять пушечекъ, чтобъ отстрѣливаться отъ разбойниковъ, и хозяинъ у насъ былъ бравый. Видимъ: изъ рѣчки выѣхали на косной, двѣнадцать гребцовъ, на кормѣ стоитъ эсаулъ, а возлѣ атаманъ; у всѣхъ красные кушаки чрезъ поясъ. Тотчасъ зарядили мы свои пушечки порохомъ да жеребьемъ (**) и что есть—хватили. Жеребье такъ и брызнуло дождемъ, завизжало по водѣ и легло сажень на десять,—а разбойники невредимо проѣхали подъ самымъ нашимъ бортомъ; такъ и миновали насъ. «Богъ вамъ помогъ, закричалъ атаманъ; мы васъ не тронемъ.» На Увѣкѣ—разбой бывали зачастую; тутъ разбойники сторожили нашего брата: издали завидятъ судно и приготовятся. Карботные, наши защитники, только ворами помогаютъ. По ночамъ, они и теперь наѣзжаютъ на малыя суда, на дощаники да на кладнушки. На ночь, обыкновенное дѣло, народъ заберется въ мурью и спитъ какъ убитой, оттого, что днемъ умятся. Вотъ карботные подкрадутся на лодочкѣ да и закричатъ: «эй, водоливъ, зачѣмъ не откликнешь; спишь братецъ, а потомъ вы и жалуетесь, что васъ грабятъ, сію минуту отсчитаемъ тебѣ сто палокъ, а не хочешь быть биту, такъ подавай рубль, два ли рубля, пять ли рублей серебромъ.» Да и влезутъ, проклятые, на судно: «подавай хозяинъ деньги да и только; да всѣ ли у тебя работники съ билетами; нѣтъ ли безпаспортныхъ?» Иной хозяинъ, со страха и заплатитъ что нибудъ: отвязитесь только. Получать деньги, отчалить, смотришь: они и мясо стянули и кое какія ямны утащили.

(*) Какъ свѣдѣнія о гард-котахъ такъ и большая часть другихъ свѣдѣній, помѣщенныхъ въ этой статьѣ, собраны въ 1857 году. Въ настоящее время, на Волгѣ вовсе не слышать о разбояхъ, да и гард-котная стража уничтожена.

(**) Пушечки бывають мѣдныя или чугуныя четвертей пять или шесть въ длину и вѣсятъ пуда два. Лютъ ли теперь, не знаю, а прежде бывало выливались въ селѣ Лысковѣ. Пушечки заряжаются жеребьемъ, то есть ввербленнымъ въ мелкіе кусочки свинцовымъ прутомъ.

Карботные сами грабятъ и помогаютъ грабить мелкія суда; да ихъ и разбойники-то совсѣмъ не боятся; одну команду—такъ они просто отколотили. Въ командѣ народъ старій, негодящій; живутъ эти пакостники при деревняхъ и таскаютъ у крестьянъ овецъ, телятъ, да съ кладнушекъ собираютъ по гривнѣ или что подвернется. Гдѣ хозяинъ случится бойкій, такъ ни за что не пустить ихъ на судно, а обругаетъ ихъ. Съ той поры, какъ Самара сдѣлана губернскимъ городомъ,—грабежи почти совсѣмъ унялись. Теперь только карботные и пугаютъ кладнушки. Еще вотъ что скажу: татарскую артель труднѣе обидѣть чѣмъ русскую: татары больно злы и крѣпко другъ за друга стоятъ. На одно судно, гдѣ вся артель была изъ татаръ, забрались двое разбойниковъ и вздумали они было расправиться съ ними, какъ съ нашимъ братомъ; такъ небоись; татары затараторили по своему, бросились на воровъ, связали ихъ да и представили пачальству. Послѣ этого случая разбоевъ стало меньше; видно злодѣи стали побаваться. Вотъ уже годовъ больше пяти, какъ и со всѣмъ неслыхать о разбояхъ. А былъ въ мою молодость разбойникъ Быковъ; вотъ такъ злодѣй! около Лыскова онъ распласталъ двухъ женщинъ и вытащилъ у одной изъ утробы живаго младенца. Его схватили въ избѣ у бабы и по суду засѣкли до смерти. Сказываютъ, будто когда его схватили и заковали по рукамъ и по ногамъ,—такъ онъ тряхнулъ только цѣпами—онѣ и свалились. Вотъ какой былъ окаанный.

Иванъ Корниловъ.

СЖАТЫЙ ВОЗДУХЪ КАКЪ ДВИЖИТЕЛЬ.

Вполнѣ сознавая, что г. Барановскій преслѣдуетъ мечту не несбыточную, уважая его труды, высоко цѣня сдѣланные имъ усовершенствованія въ машинахъ, дѣйствующихъ сжатымъ воздухомъ, и искренно желая, чтобъ общество не одними только восторженными похвалами подкрѣпляло почтеннаго изобрѣтателя въ его трудахъ, — мы, однакожъ, не раздѣляемъ той степени увлеченія новымъ двигателемъ, которая теперь существуетъ. Въ апрѣльской книжкѣ Сборника мы представили поверхностныя соображенія, основываясь на которыхъ, мы видимъ преимущества сжатого воздуха передъ паромъ только въ исключительныхъ обстоятельствахъ. Но о сравненіи двигателей при подобныхъ обстоятельствахъ едва ли должно и упоминать, потому что, дакой бы двигатель мы не взяли, всегда можно прінскать такія условія, при которыхъ этотъ двигатель будетъ выгоднѣе всѣхъ прочихъ.

Не принимая во вниманіе различныхъ затрудненій при выполненіи техническихъ подробностей въ способѣ приготовленія и употребленія сжатого воздуха, мы представили въ предъидущей нашей статьѣ, три главные довода противъ всеобщаго употребленія этого двигателя:

первое: для кораблей и поѣздовъ по желѣзнымъ дорогамъ, машины съ сжатымъ воздухомъ тяжелѣе и занимаютъ больше мѣста, чѣмъ паровыя;

второе: отъ новаго двигателя вообще получается малое полезное дѣйствіе и преимущественно вслѣдствіе теплородныхъ явленій, происходящихъ при его употребленіи и приготовленіи,

и *третье:* существующіе заводы не переимѣняютъ своихъ двигателей на новый, потому что независимо отъ расходовъ на такую переимѣну, доставка къ нимъ заранее приготовленнаго двигателя способомъ обыкновенной перевозки не имѣетъ смысла, а проводка

его на далекія разстоянія по трубамъ какъ къ заводамъ, такъ и къ различнымъ станціямъ, лежащимъ на путяхъ морскихъ, рѣчныхъ и сухопутныхъ сообщеній, потребуетъ чрезвычайнаго усиленія воздухо-сжимающихъ машинъ.

Въ отвѣтъ на мою статью, г. Барановскій, въ № 80 «Сѣверной Почты», возражаетъ противъ перваго представленнаго нами довода въ томъ смыслѣ, что я существующіе факты, т. е. произведенные имъ опыты, принимаю за основаніе сужденій о будущемъ. Но, спрашиваемъ: по чему же другому мы можемъ судить объ этомъ будущемъ? какою другой путь для заключеній употребляется во всѣхъ опытныхъ наукахъ? Прибавимъ только, что когда надъ сжатымъ воздухомъ будутъ еще произведены новыя опыты, то заключенія наши объ немъ можетъ быть и перемѣнятся, а до тѣхъ поръ, мы считаемъ себя въ правѣ судить по тому, что есть. Намъ извѣстно, что г. Барановскій занимается въ настоящее время испытаніями бумажныхъ трубъ, которыми онъ предполагаетъ замѣнить чугуныя трубы его духовниковъ; это показываетъ, что изобрѣтатель самъ убѣдился до какой степени значителенъ вѣсъ его приборовъ. Мы видѣли эти бумажныя трубы и соглашаемся, что съ введеніемъ ихъ духовники сдѣлаются гораздо легче. Но замѣна металла бумагою, веществомъ весьма мало теплопроводнымъ, не останется безъ вліянія на полезное дѣйствіе сжатого воздуха: то же количество той же степени сжатого воздуха произведетъ изъ бумажнаго духовника меньшее полезное дѣйствіе, чѣмъ изъ металлическаго, ибо этому послѣднему, при разрѣженіи воздуха, будетъ помогать температура окружающей среды, а въ бумажной трубѣ внутренній воздухъ будетъ, отъ сильнаго расширенія, сильно охлаждаться и, слѣдовательно, уменьшаться въ своей упругости, такъ что для того, чтобы средняя упругость въ рабочемъ цилиндрѣ оставалась та же, изъ бумажнаго духовника придется для того же количества работы, расходовать чувствительно больше воздуха, чѣмъ изъ металлическаго; отсюда произтечетъ, *во первыхъ*, усиленіе воздухожимающихъ машинъ, и *во вторыхъ*, увеличеніе объема самихъ духовниковъ, противъ чугунныхъ.

Второй представленный нами доводъ относится къ теплороднымъ явленіямъ, которыми сопровождается какъ приготовленіе, такъ и употребленіе новаго двигателя. Г. Барановскій устраняетъ нагрѣваніе воздуха, во время его сжатія, различными средствами: поршень его воздухожимателя постоянно бываетъ окруженъ холодною водою, которая, нагрѣвшись, замѣняется новою; также и наружныя части прибора постоянно отдаютъ образующуюся теплоту прилегающимъ къ нимъ охлаждающимъ смѣсямъ изъ свѣга и льда съ солью, равно какъ и направленнымъ къ нимъ струямъ свѣжей воды и свѣжго

воздуха. *«Приличнымъ употребленіемъ сподручнѣйшихъ этихъ и имъ подобныхъ средствъ»*, говоритъ изобрѣтатель въ отвѣтъ на мои доводы, *«теплота, развиваемая воздухомъ сжатіемъ, поощается въ самый моментъ своего зарожденія..... не доходитъ до духовика, такъ что вредное дѣйствіе отъ нея далеко не такъ велико, какъ его принимаетъ г. Алымовъ»*.

Но это не такъ, ибо мы принимали это вредное дѣйствіе равнымъ нулю: мы не разсматривали техническихъ подробностей способовъ приготовленія движителя; мы полагали эти способы абсолютно—совершенными, такими, какіе никакой воздухомъ сжиматель не въ состояніи доставить; мы именно выразили, что всегда можно сжимать воздухъ такъ, что разгоряченія не будетъ, что слѣдовательно, приборы нисколько не будутъ страдать, что воздухъ, доведенный воздухомъ сжимателемъ на примѣръ до 50 атмосферъ, обладаетъ этою упругостію и при началѣ своего употребленія въ дѣло, т. е. при выходѣ изъ духовика въ рабочій цилиндръ или вообще въ пріемникъ работы; еслибъ не устранялось нагрѣваніе воздуха во время сжатія, то, кромѣ разрушительнаго дѣйствія на приборы, обнаружилось бы, что для полезнаго дѣйствія мы будемъ пользоваться гораздо меньшею силою; мы были бы введены въ обманъ, какъ справедливо выразился почтенный профессоръ на первой своей лекціи, ибо воздухъ, собранный въ духовикѣ, говоря вообще, успѣетъ охладиться до сего употребленія, такъ что если прежде, когда онъ имѣлъ высокую температуру, упругость его была 50 атмосферъ, то при его употребленіи придется пользоваться силою чувствительно меньшею. Всѣ эти невыгодныя и вредныя обстоятельства и дѣйствія нисколько, повторяемъ, не принимались нами въ расчетъ, такъ что тѣмъ самымъ, что мы не разсматривали техническихъ подробностей и устройства воздухомъ сжимателя г. Барановскаго, мы предполагали обстоятельства, несравненно выгоднѣйшія для новаго движителя чѣмъ тѣ, которыхъ стремится достигнуть изобрѣтатель своимъ воздухомъ сжимателемъ; еслибъ и было справедливо, что мы *«не довольно знакомы»* съ этимъ приборомъ, что выражаетъ изобрѣтатель въ своихъ замѣчаніяхъ, то очевидно, что, при сдѣланныхъ нами предположеніяхъ, это незнакомство не имѣетъ значенія или, вѣрнѣе, имѣетъ его, но только со стороны, въ значительной степени выгодной для новаго движителя.

Мы представили въ нашей первой статьѣ, какое значительное количество теплоты развивается при столь сильныхъ степеняхъ сжатія, какія необходимы для новаго движителя; но мы представили это бездоказательно; многія лица смотрѣли не совсѣмъ довѣрчиво на полученные нами огромныя цифры; мы обращали ихъ вниманіе

на самые способы охлажденія сжимаемаго воздуха, на сильно охлаждающее свойство средствъ, употребляемыхъ г. Барановскимъ, на то, напримѣръ, что каждый фунтъ тающаго льда, которымъ изобрѣтатель предлагаетъ окружать сжимаемый воздухъ, поглотитъ отъ сего послѣдняго столько теплоты, что ею можно бы было нагрѣть на 1° R болѣе $1\frac{1}{2}$ пуда воды; мы указывали на то, что примѣшиваніе къ этому льду соли, также предлагаемое г. Барановскимъ, произведетъ еще сильнѣйшее охлажденіе, что кромѣ всего этого изобрѣтатель употребляетъ постоянный притокъ холодной воды и проч. Но всѣ эти представляемые нами доводы, дѣйствительно, не могутъ еще дать понятія о степени того количества теплоты, которая развивается при сжатіи воздуха до столь большихъ давленій какъ 50 атмосферъ, и понятно почему: намъ совершенно неизвѣстно, сколько именно и въ какой пропорціи употребляетъ изобрѣтатель этихъ охлаждающихъ средствъ для каждаго фунта, до опредѣленной степени сжимаемаго, воздуха; этихъ данныхъ мы нигдѣ не встрѣчали; но кромѣ ихъ, очевидно, должно еще принять во вниманіе съ какою скоростью производится сжатіе, потому что возможно сжимать воздухъ, такъ медленно что, какою бы дурною теплопроводностію стѣны насоса и резервуара ни обладали, возвышеніе температуры приготовляемаго воздуха, безъ всякой искусственной помощи отъ охлаждающихъ средствъ, можетъ поддерживаться незначительнымъ, ибо теплота будетъ успѣвать выходить чрезъ стѣны прибора. Все это очень важно для вывода заключеній о новомъ движителѣ не только въ отношеніи степени его удобства при введеніи его въ употребленіе, но, какъ увидимъ ниже, и въ отношеніи коэффициента полезнаго механическаго его дѣйствія.

Не имѣя опытныхъ непосредственныхъ данныхъ для опредѣленія количества теплоты, развиваемой при сжатіи воздуха, но сознавая всю важность рѣшенія вопроса о новомъ движителѣ, мы считаемъ долгомъ представить здѣсь доказательство сдѣланнаго нами въ первой статьѣ вычисленія этого количества, т. е. опредѣлимъ его, основываясь на законахъ науки о теплотѣ, какъ механическомъ агентѣ, т. е. на законахъ термодинамики. Несправедливо думаютъ тѣ, которые ограничиваютъ область этой, еще новой, но уже обильной важными результатами, науки только паровыми и вообще такъ называемыми калорическими машинами, въ которыхъ теплота служитъ движителемъ; въ машинахъ, дѣйствующихъ сжатымъ воздухомъ, не менѣе какъ и въ калорическихъ, теплота имѣетъ характеръ механическаго агента, но только большею частію въ совершенно противоположномъ смыслѣ; вообще, область этой науки тамъ, гдѣ ме-

ханическая работа и теплородныя явленія другъ друга сопровождаютъ.

Основной законъ термодинамики есть тотъ, что *въ природѣ ничто не пропадаетъ и ничто не производится само собою, но можетъ только видоизмѣняться и притомъ всегда въ опредѣленныхъ количественныхъ отношеніяхъ—въ паяхъ, въ эквивалентахъ (*)*. Слѣдовательно, «теплота, которая, при сжатіи воздуха, въ моментъ своего зарожденія поглощается охлаждающими средствами», какъ выразился г. Барановскій, опровергая мои доводы,—эта теплота есть ничто иное какъ только видоизмѣненіе опредѣленной части механической работы, израсходованной при сжатіи воздуха; она служитъ представителемъ этого количества работы, такъ что, приличнымъ образомъ употребленная, она можетъ произвести точно такую же работу, изъ которой, разумѣется, большая или меньшая часть израсходуется на побѣжденіе вредныхъ сопротивленій; въ противномъ случаѣ получилось бы *perpetuum mobile*.

Съ помошью опытовъ, вычисленій и сближеній выше выраженный общій законъ развитъ въ частныя термодинамическіе законы, изъ которыхъ главные и необходимые для нашей цѣли, суть слѣдующіе:

Первый: *при нарушеніи равновѣсія между внутренними (частичными) силами тѣла и внешними силами, дѣйствующими на это тѣло, всегда происходятъ теплородныя явленія*; это нарушеніе обнаруживается въ измѣненіи относительнаго положенія частицъ тѣла и для послѣдняго происходитъ при его сжатаніи, растяженіи и свободномъ расширеніи.

Второй: *если внутреннія (частичныя) силы дѣйствуютъ (въ совокупности) какъ двигатель, т. е. если онѣ способствуютъ происходящему измѣненію объема тѣла, тогда эта двигательная ихъ работа замѣняетъ собою часть существующей въ природѣ теплоты, т. е. при этомъ, явная теплота переводится въ скрытую, такъ что если тѣло, выводимое изъ состоянія частичнаго равновѣсія, не можетъ достаточно скоро брать теплоту отъ окружающей среды, вслѣдствіе дурной теплопроводности, то оно само охлаждается. Въ воздухѣ, какъ и во всѣхъ вообще газахъ, совокупное дѣйствіе внутреннихъ или частичныхъ силъ приводится къ отталкивательной силѣ, измѣряемой ихъ упругостію или давленіемъ, такъ что при*

(*) Этотъ важный законъ подтвержденъ не только на теплородныхъ явленіяхъ, но, въ послѣднее время, и на явленіяхъ гальванизма и магнетизма, т. е. вообще электричества, такъ что онъ далъ существованіе еще новой наукѣ *электродинамики* (понимаемой не въ томъ смыслѣ, по которому отличаютъ статическое электричество отъ гальванизма).

увеличеніи объема воздуха, эти силы дѣйствуютъ какъ движитель. Въ подобныхъ обстоятельствахъ находятся очевидно духовыя машины, когда онѣ уже работаютъ заранѣе сжатымъ для нихъ воздухомъ, ибо движеніе поршня рабочаго цилиндра увеличиваетъ объемъ этого воздуха; а потому, по разсматриваемому закону, должна, при этой двигательной работѣ, уничтожаться теплота во всей расширяющейся массѣ воздуха, т. е. въ самомъ духовикѣ и въ слѣдующихъ за нимъ приемникахъ. Стѣны этихъ резервуаровъ никогда не могутъ обладать абсолютною теплопроводностію, и потому воздухъ въ нихъ непремѣнно будетъ охлаждаться и, какъ увидимъ ниже, въ чрезвычайно сильной степени, въ особенности, какъ уже мы выше замѣтили, въ бумажныхъ трубахъ, которыя, какъ по природѣ вещества, такъ и вслѣдствіе того, что стѣны ихъ составлены изъ большаго числа наложенныхъ другъ на друга листовъ бумаги, т. е. составлены изъ слоевъ, должны представлять собою вещество весьма мало теплопроводное; потеря силы вслѣдствіе такого охлаждения будетъ весьма большая. Даже въ металлическихъ трубахъ охлажденіе бываетъ такъ сильно, что при выпускѣ воздуха изъ духовика въ приемникъ соединительная труба и смежныя съ нею части тотчасъ же покрываются густымъ инеемъ.

Третій законъ: *если внутреннія (частичныя) силы дѣйствуютъ какъ сопротивление, т. е. если онѣ затрудняютъ производимое измѣненіе объема тѣла, тогда взаимъ этой помѣщенной или препятствующей работы изъ въ природѣ рождается теплота*, т. е. при такомъ дѣйствіи силъ, тѣло обращаетъ свою скрытую теплоту въ явную, такъ что, если оно не успѣваетъ дѣлиться ею съ окружающей средой, то оно само нагрѣвается. Въ такихъ именно обстоятельствахъ находится воздухъ, пока его сжимаютъ постороннею силою, чтобы приготовить изъ него будущаго движителя: большая или меньшая часть образуемой при этомъ теплоты отдается окружающей средѣ, для которой г. Барановскій употребляетъ тѣла, служащія охлаждающими средствами.

Наконецъ, четвертый законъ: *замѣненіе въ природѣ теплоты работою и работы теплотою происходитъ всегда въ одномъ и томъ же определенномъ отношеніи, а именно: каждая единица теплоты всегда замѣняется 1737 фунто-футами или 43¹/₂ пудо-футами работы, и всегда сама замѣняетъ это количество работы, — количество, называемое, какъ извѣстно, механическимъ эквивалентомъ теплоты.*

Разсмотримъ на основаніи этихъ законовъ способъ употребленія сжатаго воздуха какъ движителя; но прежде всего замѣтимъ, что состояніе воздуха, въ отношеніи къ его температурѣ, упругости и

плотности, выражается соединенными законами Мариота и Гей-Люссака, по которымъ, если означимъ чрезъ t температуру воздуха чрезъ M —число атмосферъ его давленія и чрезъ v —его объемъ при означенныхъ обстоятельствахъ; а также, если чрезъ M_0 и v_0 означимъ подобныя же обстоятельства для той же массы воздуха, но только при 0° Реомюра, то получимъ слѣдующую, очень хорошо извѣстную, формулу:

$$\frac{M}{M_0} = \frac{v_0}{v} (1 + \alpha t). \quad . \quad . \quad . \quad (1)$$

гдѣ α есть коэффициентъ расширенія воздуха, равный, по опытамъ Реньо, 0,00456 или $\frac{1}{219,2}$; опредѣляя t изъ предъидущаго уравненія, имѣемъ

$$t = \frac{Mv - M_0v_0}{\alpha \cdot M \cdot v_0}.$$

Всѣ формулы термодинамики представляются въ весьма простомъ видѣ, если въ нихъ температура считается не отъ точки замерзанія воды или какой другой, столь же произвольной точки, но отъ такъ называемаго *абсолютнаго нуля*, опредѣляемаго тѣмъ, что по достижении этой чрезвычайно низкой, какъ увидимъ, температуры, газъ совершенно лишается своей упругой силы. Слѣдовательно, означивъ эту низкую температуру чрезъ t' , мы получимъ ее изъ послѣдней формулы, если положимъ въ ней $M=0$; тогда окажется, что

$$t' = \frac{-M_0v_0}{\alpha M_0v_0} = -\frac{1}{\alpha} = -\frac{1}{\frac{1}{219,2}} = -219,2.$$

Итакъ на шкалѣ реомюрова термометра абсолютный нуль лежитъ почти на 220° ниже точки замерзанія воды, такъ что температура замерзанія воды, считаемая отъ абсолютнаго нуля, выражается числомъ $+ 219,2$ или $\frac{1}{\alpha}$, которое, для краткости письма, означимъ чрезъ θ_0 , а слѣдовательно $\alpha = \frac{1}{\theta_0}$; подставивъ это въ уравненіе (1), получимъ:

$$\frac{M}{M_0} = \frac{v_0}{v} \left[1 + \frac{t}{\theta_0} \right], \text{ или } \frac{M}{M_0} = \frac{v_0}{v} \cdot \frac{[\theta_0 + t]}{\theta_0} \quad . \quad . \quad . \quad (2);$$

величина $\theta_0 + t$ очевидно есть абсолютная температура газа, соотвѣтствующая обыкновенной температурѣ t ; положивъ $\theta_0 + t = \theta$ и введя это въ уравненіе (2), получимъ

$$\frac{M}{M_0} = \frac{v_0}{v} \cdot \frac{\theta}{\theta_0} \dots \dots \dots (3);$$

означивъ чрезъ M' , v' и θ' другіе элементы состоянія той же массы воздуха, найдемъ:

$$\frac{M'}{M_0} = \frac{v'_0}{v'} \cdot \frac{\theta}{\theta_0}.$$

Раздѣляя одну на другую соотвѣтственныя части этихъ двухъ уравненій, получимъ:

$$\frac{M}{M'} = \frac{v'}{v} \cdot \frac{\theta'}{\theta} \dots \dots \dots (4);$$

отсюда выводимъ слѣдующія чрезвычайно простыя отношенія:

1) если $v'=v$, то $\frac{M}{M'} = \frac{\theta}{\theta'}$, т. е. *упругости той же массы воздуха, сохраняющей постоянный объемъ, прямо-пропорціональны абсолютнымъ его температурамъ*;

2) если $M'=M$, то $\frac{v}{v'} = \frac{\theta}{\theta'}$, т. е. *при той же упругости объема той же массы воздуха прямо-пропорціональны абсолютнымъ его температурамъ*. Означивъ чрезъ Δ и Δ' плотности воздуха и замѣтивъ, что $\frac{v}{v'}$ всегда равно $\frac{\Delta'}{\Delta}$, получимъ: $\frac{\Delta'}{\Delta} = \frac{\theta}{\theta'}$, т. е.

3) *при той же упругости, плоскости той же массы воздуха обратно пропорціональны его абсолютнымъ температурамъ*;

и 4) если $\theta'=\theta$, то $\frac{M}{M'} = \frac{v'}{v}$, т. е. *при той же абсолютной температурѣ, упругости той же массы воздуха обратно пропорціональны его объемамъ*, что и составляетъ законъ Маріота, такъ что выраженіе этого закона нисколько не измѣнилось, не смотря на замѣненіе обыкновенныхъ температуръ абсолютными.

Упростивъ такимъ образомъ въ значительной степени физико-механическіе законы воздуха, приступимъ къ опредѣленію величинъ и обстоятельствъ, которыми выражается и сопровождается приготовленіе и употребленіе сжатого воздуха какъ движителя.

Означимъ чрезъ k нормальное давленіе одной атмосферы на единицу поверхности, — давленіе, какъ извѣстно, равное 16,28 фунта на 1 кв. дюймъ, или 2346,8 фунта или 58,67 пуда на 1 кв. футъ. Положимъ, какъ и выше, что M и v представляютъ порознь упругость (въ атмосферахъ) и объемъ сжимаемой массы воздуха въ какой-нибудь моментъ сжатія, тогда Mk выразитъ давленіе, которое

эта масса противопоставляет сжимающей силѣ, и $Mkdv$ представить элементарную работу воздуха. Если при сжатіи воздуха, вслѣдствие ян медленности процесса или же дѣйствіемъ охлаждающихъ средствъ, температура его нисколько не возвышается, чего стремится достигнуть г. Барановскій, то, означивъ чрезъ v , тотъ объемъ сжатой массы, который она занимала еще до сжатія, т. е. при давленіи 1 атмосферы, по предыдущему (по закону Маріота) получимъ:

$$\frac{M}{1} = \frac{v_1}{v}, \text{ откуда } v = \frac{v_1}{M},$$

а слѣдовательно $dv = -\frac{v_1 dM}{M^2}$, а потому элементарная работа $Mkdv$ обратится въ $kv_1 \frac{dM}{M}$. Означивъ чрезъ M' упругость, до которой продолжается сжатіе, мы получимъ слѣдующее выраженіе для полной препятствующей работы:

$$\int_1^{M'} -kv_1 \frac{dM}{M}, \text{ или } -kv_1 \int_1^{M'} \frac{dM}{M}$$

Произведя интегрированіе, найдемъ, что полная работа сжимаемого воздуха равна $-kv_1 \log \left[\frac{M'}{1} \right]$; здѣсь $\frac{M'}{1}$ представляетъ очевидно степень сжатія въ отношеніи къ 1 атмосферы; означимъ ее чрезъ n ; если вѣсъ всего сжатого воздуха равенъ P фунтовъ, то $v_1 = \frac{P}{\Delta_1}$, гдѣ Δ_1 есть плотность воздуха въ фунтахъ до сжатія и при той температурѣ, которая во все время поддерживалась; если означимъ эту температуру, считая ее отъ абсолютнаго нуля, чрезъ θ_1 , и положимъ, что Δ_0 есть плотность воздуха при точкѣ замерзанія воды, т. е. при температурѣ θ_0 , изъ предыдущихъ слѣдствій законовъ Маріота и Гей-Люсака, получимъ:

$$\frac{\Delta_1}{\Delta_0} = \frac{\theta_0}{\theta_1}, \text{ откуда } \Delta_1 = \frac{\Delta_0 \theta_0}{\theta_1}$$

а потому $v_1 = \frac{P \theta_1}{\Delta_0 \theta_0}$; введя это въ полученное выраженіе работы сжимаемого воздуха, найдемъ, что эта работа выразится чрезъ:

$$-\frac{kP\theta_0}{\Delta_0 \theta_0} \log (n). \dots \dots \dots (5);$$

откуда видимъ, что чѣмъ выше постоянная температура θ_0 , темъ

рая поддерживается во время сжатія, тѣмъ большую препятствующую работу представитъ сжимаемый воздухъ, и именно пропорционально этой величинѣ θ_1 и тѣмъ большая израсходуется работа на приготовленіе двигателя. Но если означимъ, поддерживаемую при сжатіи, температуру, сжимаемую по обыкновенной термометрической шкалѣ, черезъ t_1 , то $\theta_1 = \theta_0 + t_1$; намъ неизвѣстно, какую температуру t_1 поддерживаетъ г. Барановскій въ своихъ воздухожимающихъ приборахъ, но положимъ, что при употребленіи охлаждающихъ средствъ $t_1 = 0$, или $\theta_1 = \theta_0$, тогда выраженіе (5) представится въ видѣ:

$$-\frac{kP}{\Delta_0} \log (n). \dots \dots \dots (6).$$

если получимъ, что $P = 1$, то найдемъ, что при сжатіи только 1 фунта воздуха будетъ произведена работа $-\frac{k}{\Delta_0} \log (n)$; это самое выраженіе нами и было предложено бездоказательно въ апрѣльской книжкѣ Сборника; при сжатіи 1 пуда воздуха эта работа будетъ $-\frac{40k}{\Delta_0} \log (n)$; здѣсь, какъ и въ предыдущихъ формулахъ, $\log (n)$ есть неперовъ или гиперболическій логарифмъ числа (n); для перевода на обыкновенные логарифмы имѣемъ, какъ извѣстно, слѣдующее уравненіе:

$$\log n = 2,30258... \times \log (n). \dots (7),$$

гдѣ $\log (n)$ есть обыкновенный логарифмъ числа n , а величина 2,30258... есть модуль бриговой системы. Такимъ образомъ, работа 1 пуда сжимаемаго воздуха будетъ $-\frac{40 \times 2,30258 + k}{\Delta_0} \log (n)$; величина Δ_0 есть вѣсъ 1 куб. фута воздуха; при 0° Реомюра она почти равна $\frac{1}{11}$ фунта; если сжимается воздухъ до 5 атмосферъ, то $n=50$ и $\log (n)=1,698970$; произведя всѣ эти дѣйствія, мы дѣйствительно получимъ, что 1 пудъ сжимаемаго до 25 атмосферъ воздуха производить 100 792 пудо-фута препятствующей работы, какъ это мы и представили въ первой статьѣ.

Количество теплоты, являющееся въ природѣ взаимнѣ этой работы, получится, согласно съ вышеисчисленными законами термодинамики, если работу эту раздѣлимъ на величину J , представляющую механическій эквивалентъ теплоты; такимъ образомъ, по выраженіямъ (5) и (6), для раждающагося, при сжатіи воздуха, количества теплоты соответственно получимъ:

$$\frac{kP\theta_1}{j\Delta_0\theta_0} \log (n). \dots\dots\dots (5')$$

$$\frac{kP}{j\Delta_0} \log (n). \dots\dots\dots (6')$$

и для 1 пуда сжимаемого до 50 атмосферъ воздуха количество раждающейся теплоты будетъ $\frac{100792}{43\frac{3}{4}} = 2322,4$ единицы теплоты; при сжатіи же до той же степени 1 фунта воздуха образуется очевидно $\frac{2322,4}{40} = 58,05$ единицъ. Такъ какъ мы предполагали совершенное выполненіе стремленій г. Барановскаго въ отношеніи къ степени нагрѣванія сжимаемого воздуха, т. е. принимали, что окружающая среда не допускаетъ этого нагрѣванія, то значить вся образующаяся теплота идетъ въ эту среду и расходуется или на ея нагрѣваніе, или на произведеніе въ ней явленія скрытаго теплорода.

Зная количество теплоты, образуемое при сжатіи воздуха, и зная какимъ способомъ употребляются охлаждающія средства, недопускающія нагрѣванія этого воздуха, можно *опредѣлить сколько времени потребно для приготовленія движителя желаемой силы, равно какъ и часовой расходъ охлаждающихъ средствъ, а также и силу машины (въ лошадаяхъ), необходимую для приготовленія движителя.*

Если охлажденіе сжимаемого воздуха производится снаружи, какъ напримѣръ посредствомъ тающаго льда или снѣга, или же посредствомъ свѣжей текущей воды или воздуха, орошающихъ наружную поверхность приборовъ, въ которыхъ заключастся и скопляется приготовляемый воздухъ, тогда, для опредѣленія времени работы, надо знать внутреннюю и внѣшнюю теплопроводность стѣнъ этихъ приборовъ. Означимъ чрезъ s полную поверхность сихъ послѣднихъ, чрезъ q количество теплоты, которое въ 1 часъ среднимъ числомъ проходитъ чрезъ единицу поверхности, напримѣръ чрезъ 1 кв. футъ, тогда sq будетъ количество теплоты, теряемое въ 1 часъ всѣмъ приборомъ, а $sq\iota$ выразитъ теплоту, вышедшую внаружу въ продолженіе всего времени сжатія воздуха, ибо ι есть это искомое время. Съ другой стороны, пусть $\mathfrak{e}$ представляетъ полную работу, которую произвелъ сжимаемый воздухъ, тогда $\frac{\mathfrak{e}}{j}$ выразитъ количество теплоты, рожденное взаимѣнь этой работы, ибо j представляетъ, какъ и выше, механическій эквивалентъ теплоты. Слѣдовательно, если приготовляемый воздухъ не подвергался нагрѣванію, то будетъ:

$$sq\iota = \frac{\mathfrak{e}}{j}$$

откуда $t = \frac{s}{jsg} \dots \dots \dots (8).$

Мы выше видѣли, что работа $э$, произведенная сжимаемымъ воздухомъ, равна $к\upsilon$, $\log M$, гдѣ υ , представляетъ объемъ, который занимала сжатая масса до сжатія, т. е. подъ давленіемъ одной атмосферы. Означимъ чрезъ w , объемъ духовника, т. е. того резервуара, куда накачивался воздухъ и куда, наконецъ, скопилась вся потребная масса воздуха, доведенная до упругости M атмосферъ и оставшаяся при прежней температурѣ; тогда по закону Мариота, получимъ

$$\frac{v_1}{w_1} = \frac{M}{1}, \text{ откуда } v_1 = w_1 M,$$

а потому $э = кw_1 M \log M \dots \dots \dots (9).$

Количество s , входящее въ уравненіе, (8) представляетъ поверхность s , духовника вмѣстѣ съ поверхностію s_1 воздухосжимателя, что $s = s_1 + s_2 \dots \dots \dots (10).$

Означимъ чрезъ d_1 діаметръ трубъ духовника, чрезъ α полную длину этихъ трубъ, тогда, какъ извѣстно изъ геометріи, $s_1 = \pi d_1 \alpha$, гдѣ π есть отношеніе окружности къ діаметру, и также объемъ $w_1 = \frac{\pi d_1^2 \alpha}{4}$; слѣдовательно, раздѣляя одно на другое, имѣемъ $\frac{s_1}{w_1} = \frac{4}{d_1}$, а потому $s_1 = \frac{4w_1}{d_1}$. Точно также найдемъ, что поверхность

воздухосжимающаго насоса $s_2 = \frac{4w_2}{d_2}$; означимъ чрезъ α отношеніе объема w_2 воздухосжимателя къ объему w_1 духовника, тогда $\alpha = \frac{w_2}{w_1}$, и $w_2 = \alpha w_1$, а потому $s_2 = \frac{4\alpha w_1}{d_2}$; подставляя въ уравненіе (10) величины, найденныя для s_1 и s_2 , получимъ:

$$s = \frac{4w_1}{d_1} + \frac{4\alpha w_1}{d_2} \text{ или } s = 4w_1 \left(\frac{1}{d_1} + \frac{\alpha}{d_2} \right).$$

Г. Барановскій употребляетъ для трубъ духовника и для воздухо-сжимающаго насоса почти одинаковые діаметры (см. № 89 Сѣверная Почта, стр. 356), а именно около 6 дюймовъ или $\frac{1}{2}$ фута, такъ что $d_2 = d_1$, а потому, вводя это въ предыдущее уравненіе, получимъ:

$$s = \frac{4w_1}{d_1} (1 + \alpha)$$

Подставляя въ уравненіе (8) найденныя величины для s и $э$, получимъ:

н. о.ф.

4

$$t = \frac{k\alpha_1 d_1 M \log M}{4 j\alpha_1 q (1+\alpha_1)}, \text{ или } t = \frac{k d_1 M \log M}{4 j q (1+\alpha_1)}. \quad (11)$$

Отсюда выводимъ слѣдующія весьма важныя заключенія въ отношеніи къ новому движителю, а именно, что когда наружныя охлаждающія средства употребляются въ такомъ количествѣ и такимъ способомъ, что онѣ не допускаютъ нагрѣванія сжимаемаго воздуха, то:

1) что на приготовленіе какого угодно количества новаго движителя—на 100 пудовъ напримѣръ и на 1 фунтъ употребляется, при прочихъ одинаковыхъ обстоятельствахъ, одно и то же время, ибо этотъ вѣсъ не входитъ въ выраженіе для t ;

2) время это весьма быстро (пропорціонально произведенію $M \log M$) возрастаетъ съ увеличеніемъ упругости, до которой желаютъ довести сжимаемый воздухъ;

3) чѣмъ тоньше трубы духовика и самый воздуходжимательный насосъ, тѣмъ скорѣе можно приготовить движитель, а именно время это пропорціонально общему діаметру d , этихъ резервуаровъ;

4) время это не зависитъ ни отъ объема воздуходжимателя, ни отъ объема всего духовика, но только отъ отношенія α между этими объемами, а именно: чѣмъ больше воздуходжиматель въ отношеніи къ духовику, тѣмъ скорѣе можно сжать воздухъ до той же силы,

и 5) чѣмъ меньшею теплопроводностію обладаютъ стѣны прибора, тѣмъ больше приходится сжимать воздухъ, такъ что, еслибъ воздухъ скопился въ бумажномъ духовикѣ, то при маломъ объемѣ воздуходжимателя, въ отношеніи къ такому духовику, пришлось бы работать почти неизмѣримо большое время, ибо величина q , находящаяся въ знаменателѣ въ выраженіи (11) пропорціональна теплопроводности. Мы будемъ принимать металлическія стѣны обонхъ этихъ приборовъ.

Для численнаго рѣшенія нашей задачи, надобно еще найти выраженіе для q . По опытамъ Пекле, когда теплота проходитъ изъ одной среды въ другую, чрезъ металлическую стѣнку, хотя бы и ощутительной толщины, напримѣръ такой, какою обладаютъ паровые котлы, можно пренебрегать сопротивленіемъ, которое представляетъ эта стѣнка прохождению чрезъ нее теплоты, ибо сравнительно съ нимъ очень велико то сопротивленіе, которое встрѣчаетъ теплота при оставленіи одной среды и при вступленіи въ другую, или что то же, очень мала такъ называемая внѣшняя теплопроводность металла въ сравненіи съ внутреннею.

По опытамъ Пекле, если означимъ чрезъ i избытокъ температуры одной среды предъ другою, чрезъ ρ сопротивленіе при входѣ теплоты изъ первой среды въ металлическую стѣнку и чрезъ ρ' по-

добное же сопротивленіе при выходѣ ея во вторую среду, то

$$q = \frac{i}{\rho + \rho'} \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot (12).$$

Въ нашемъ случаѣ ρ принадлежитъ сжимаемому воздуху, а ρ' наружнымъ охлаждающимъ средствамъ; если сіи послѣднія составляетъ вода, то по тѣмъ же опытамъ

$$\rho + \rho' = \frac{1}{a(1+bi)} \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot (13).$$

гдѣ a и b суть постоянныя величины, зависящія преимущественно отъ характера или качества поверхности металлической стѣнки прибора; для неполированной металлической поверхности $a = 0,7$ и $b = 0,0037$ (Steam Engine, by Rankine стр. 260). Если мы примемъ, что средняя разность температуръ между сжимаемымъ воздухомъ и охлаждающею водою равна 10^0 , то $i = 10$, а потому $bi = 0,037$; $1 + bi = 1,037$; $a(1 + bi) = 0,726$, и $\rho + \rho' = 1,38$, а потому $q = \frac{10}{1,38} = 7,26$, т. е. въ одинъ часъ чрезъ каждый квадратный футъ проходитъ около $7\frac{1}{2}$ единицъ теплоты.

Въ формулѣ (11), служащей для опредѣленія искомаго нами времени t , входитъ еще величина α , представляющая отношеніе объема воздухожимателя къ объему духовика; это отношеніе очевидно не можетъ быть постоянное,—въ противномъ случаѣ для каждого отдѣльнаго духовика нужно имѣть особый воздухожиматель; но мы знаемъ, что для большаго количества приготовляемаго движителя, слѣдовательно для большаго духовика, столько же времени идетъ на приготовленіе, сколько и для малаго, а потому, говоря вообще, едва ли можетъ быть выгодно готовить малыя массы воздуха: чѣмъ больше духовикъ, тѣмъ лучше, такъ что отношеніе α по необходимости будетъ малое, и слѣдовательно величина $1 + \alpha$ всегда будетъ близка къ единицѣ, что мы и примемъ. Для приготовленія воздуха г. Барановскій дѣйствительно употребляетъ очень малый воздухожиматель сравнительно съ духовикомъ, ибо сей послѣдній, употребленный на пробныхъ поѣздахъ, заключаетъ въ себѣ около 50 куб. фут., между тѣмъ какъ цилиндръ воздухожимателя, служившаго для наполненія его воздухомъ, имѣетъ объемъ отъ $\frac{1}{5}$ до $\frac{1}{4}$ куб. фута (№ 89 Сѣверн. Почты, стр. 356), т. е. составляетъ не болѣе $\frac{1}{200}$ части самаго духовика.

Теперь мы имѣемъ всѣ данныя для вычисленія времени t употребляемаго движителя по формулѣ (11), а именно: $k = 58,67$ пуда, $d_1 = \frac{1}{4}$ фута (6 дюйм.), $M = 50$, $\log M = \log 50 = 3,912$ (изъ таблицъ неперовыхъ логарифмовъ), $j = 43\frac{1}{2}$ пуда, $q = 7,26$,

такъ что

$$t = \frac{58,67 \times 50 \times 3,912}{4 \times 2 \times 43,4 \times 7,26} = 4,55 \text{ часа.}$$

Итакъ, когда наружнымъ охлаждающимъ средствомъ употребляется текущая вода, тогда на приготовленіе двигателя въ 50 атмосферъ употребляется болѣе $4\frac{1}{2}$ часовъ времени. Но для своихъ опытовъ г. Барановскій употребляетъ гораздо болѣе времени на приготовленіе двигателя, а именно отъ 11 до 12 часовъ (№ 89 Сѣверн. Почты, стр. 356); такая разниа происходитъ отъ иного способа охлажденія воздуха; отъ того, главнымъ образомъ, что охлаждающія средства г. Барановскаго не такъ чувствительны, какъ тѣ, который мы приняли для предъидущихъ вычисленій: изобрѣтатель употребляетъ для охлажденія воздуха, только весьма слабую струю отъ той воды, которая окружаетъ только поршень его воздухожима-теля, и которая, такъ сказать, сама служитъ поршнемъ; остальная наибольшая часть всего прибора охлаждается простымъ прикоснове-ніемъ къ окружающему воздуху, а не къ водѣ. Мы можемъ значи-тельно приблизить результаты нашихъ вычисленій къ согласію съ опытами изобрѣтателя, если примемъ, что охлажденіе сжимаемаго воздуха производится только окружающимъ атмосфернымъ воздухомъ. Намъ неизвѣстны опытные данныя, которыя бы непосредственно относились къ такому случаю, но мы можемъ ихъ найти изъ срав-ненія того случая, когда теплота идетъ отъ воздуха къ водѣ, съ тѣмъ, когда она переходитъ чрезъ ту же металлическую стѣнку, но только отъ воды къ водѣ же. Данныя для перваго случая нами были выше представлены и приняты въ вычисленіяхъ; для втораго же случая, по опытамъ Пекле, постоянныя величины a и b въ уравненіи (13) должны быть замѣнены другими a' и b' , изъ ко-торыхъ $a' = 4$, и $b' = 0,058$, и понятно, что ρ должно быть замѣ-нено величиною ρ' , такъ что, когда по обѣ стороны металлической стѣнки находится вода, тогда вмѣсто уравненія (13) получимъ

$$2\rho' = \frac{1}{a'(1+b'i)}, \text{ откуда } \rho' = \frac{1}{2a'(1+b'i)};$$

подставляя въ уравненіе (13) вмѣсто ρ' эту величину, найдемъ:

$$\rho + \frac{1}{2a'(1+b'i)} = \frac{1}{a(1+b'i)},$$

$$\text{откуда } \rho = \frac{1}{a(1+b'i)} - \frac{1}{2a'(1+b'i)}$$

$$\text{слѣдовательно } 2\rho = \frac{2}{a(1+b'i)} - \frac{1}{a'(1+b'i)}. \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (14);$$

это и представить сопротивленіе, которое встрѣчаетъ теплота, проходя чрезъ металлическую стѣнку, по обѣ стороны которой находится воздухъ, и для этого случая вмѣсто уравненія (12) очевидно имѣемъ

$$q = \frac{i}{2\rho} \dots \dots \dots (15).$$

Итакъ, чтобы опредѣлить время, соотвѣтствующее новымъ обстоятельствамъ, надобно по уравненію (14) вычислить величину 2ρ ; принявъ ту же величину для избытка i внутренней температуры предъ вѣтшиною, мы имѣемъ $b'i=0,58$, $1+b'i=1,58$; $a'(1+b'i)=6,32$;

$\frac{1}{a'(1+b'i)}=0,158$; но мы выше нащли, что $a(1+bi)=0,726$,

а потому $\frac{2}{a(1+bi)}=2,75$, а потому $2\rho=2,754-0,158$ или

$2\rho=2,596$, а потому по уравненію (15) новое значеніе для

q будетъ $\frac{10}{2,596}=3,852$ единицы теплоты; между тѣмъ какъ

прежнее значеніе для q было 7,26; такъ что при охлажденіи сжимаемаго воздуха только окружающею атмосферою количество теплоты, въ каждый часъ выходящее изъ каждаго квадратнаго фута по-

верхности прибора, будетъ въ $\frac{7,26}{3,85}$ разовъ или въ 1,89 раза

меньше чѣмъ при охлажденіи его посредствомъ текущей воды, и

слѣдовательно, во столько же разъ будетъ употреблено времени

больше для приготовленія движителя, чѣмъ прежде, ибо, по урав-

ненію (11) время t обратно пропорціонально величинѣ q ; слѣдова-

тельно, искомое время, расходуемое на приготовленіе движителя,

будетъ $4,55' \times 1,89=8,6$ часа, почти вдвое болѣе чѣмъ при охла-

жденіи водою. Однако это время все-таки довольно далеко еще отъ

того, которое оказывается при опытахъ изобрѣтателя, не смотря

даже на то, что г. Барановскій, въ помощь охлаждающему дѣйствию

окружающей атмосферы, употребляетъ еще и холодную воду у порш-

ня своего воздухожимателя. Чѣмъ же объяснить эту разницу? Я

полагаю, что она происходитъ, во-первыхъ, отъ того, что на практи-

кѣ дѣйствіе воздухожимателя и охлажденіе воздуха никогда не

можетъ быть однообразное, а этимъ приготовленіе движителя, го-

воря вообще, должно замедляться и, во-вторыхъ, потому, что въ

воздухожимателѣ г. Барановскаго, вода, служа поршнемъ насоса,

постоянно находится въ непосредственномъ прикосновеніи съ сжи-

маемымъ воздухомъ; при такихъ обстоятельствахъ, какъ извѣстно

изъ физики, вода должна растворять этотъ воздухъ или вѣрнѣе

растворять составные его элементы (ибо пропорція между кисло-

родомъ, азотомъ и углекислотою, когда они поглощены водою, не

та, что въ атмосферѣ); объемъ каждаго изъ поглощенныхъ водою газовъ въ отношеніи къ объему воды, по закону Дальтона, всегда остается однимъ и тѣмъ же; но очевидно, что чѣмъ больше давленіе, которому эти газы подвергаются, тѣмъ въ томъ же поглощенномъ объемѣ будетъ заключаться болѣе вѣсъ и именно пропорціональный этому давленію, такъ что по мѣрѣ сжатія воздуха вода будетъ растворять въ себѣ все большее и большее вѣсовое количество его элементовъ. Но въ способѣ г. Барановскаго вода, служившая поршнемъ, нагревается, и потому ее перемѣняютъ; слѣдовательно, вмѣстѣ съ нею пропадаетъ и вся масса растворенныхъ въ ней газовъ; на примѣръ, извѣстно, что 1 куб. футъ воды растворяетъ въ себѣ такой же объемъ, т. е. 1 же куб. футъ, углекислоты; въ этомъ объемѣ по сжатіи воздуха будетъ въ 50 разъ больше этого газа чѣмъ до сжатія, такъ что, выходя опять въ атмосферу, количество это займетъ пространство въ 50 куб. футовъ; слѣдовательно, каждый выпущенный изъ воздухожимателя куб. футъ воды уноситъ съ собою 49 куб. футовъ одной только углекислоты; весь этотъ объемъ этого газа былъ принятъ насосомъ совершенно бесполезно, на сжатіе его была израсходована сила и употреблено время. Эта способность воды растворять газы составляетъ, какъ мы полагаемъ, главную причину столь медленнаго приготовленія двигателя по способу г. Барановскаго, и очевидно, эта причина была бы устранена, еслибъ изобрѣтатель не заботился о перемѣнѣ воды, служащей поршнемъ его воздухожимателю, но производилъ бы охлажденіе сего послѣдняго, равно какъ и всѣхъ приемниковъ сжимаемаго воздуха исключительно наружными средствами. Нѣкоторые полагаютъ, что медленность сжатія воздуха до столь большихъ давленій, какъ 50 атмосферъ, происходитъ вслѣдствіе другаго рода потерь воздуха, вслѣдствіе фильтраціи его чрезъ самую металлическую массу стѣнъ приборовъ; что воздухъ, будучи веществомъ несравненно болѣе рѣдкимъ, чѣмъ вода и ртуть, и притомъ претерпѣвая такое огромное давленіе, долженъ находить для себя достаточный проходъ въ сплошной массѣ металла, подобно тому какъ вода и ртуть, при сравнительно маломъ увеличеніи давленія на нихъ съ одной стороны, могутъ быть, какъ извѣстно, пропущены насквозь массы дерева; но мы сомнѣваемся въ справедливости такого предположенія, потому что въ металлѣ нигавимъ микроскопомъ никакихъ поръ, кажется, не замѣчено, между тѣмъ какъ въ деревѣ и вообще въ органическихъ тѣлахъ эти поры ясно обнаружены.

Если наружнымъ охлаждающимъ средствомъ употребляется ледъ или свѣтъ, порознь или перемѣшанные съ солью, то за неимѣніемъ

ОПЫТНЫХЪ ДАННЫХЪ ОТНОСИТЕЛЬНО ПЕРЕДАЧИ ТЕПЛОТЫ КЪ ТАКИМЪ СРЕДЪМЪ, МЫ НЕ МОЖЕМЪ ОПРЕДѢЛИТЬ СКОЛЬКО ВРЕМЕНИ ПРИ ТАКИХЪ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХЪ БУДЕТЪ УПОТРЕБЛЕНО НА ПРИГОТОВЛЕНІЕ ВОЗДУХА; ПОЛАГАЕМЪ, ЧТО ЗНАЧИТЕЛЬНО МЕНЬШЕ, ЧѢМЪ ПРИ ОХЛАЖДЕНІИ ПОСЛѢДНЯГО ТЕКУЩЕЙ ВОДОЙ, ПОТОМУ ЧТО ВОДА, ПРИНИМАЯ ТЕПЛОТУ, НАГРѢВАЕТСЯ, ТАКЪ ЧТО РАЗНОСТЬ МЕЖДУ ЕЯ ТЕМПЕРАТУРОЮ И ТОЮ, КАКУЮ СОХРАНЯЕТЪ СЖИМАЕМЫЙ ВОЗДУХЪ, ДОЛЖНА ПОСТЕПЕННО УМЕНЬШАТЬСЯ ПО МѢРѢ ЕЯ ПРОХОЖДЕНІЯ ВДОЛЬ ОХЛАЖДАЕМОЙ ПОВЕРХНОСТИ, А ПОТОМУ И СКОРОСТЬ ПЕРЕДАЧИ ТЕПЛОТЫ КЪ ТАКОЙ ВОДѢ БУДЕТЪ ТАКЖЕ УМЕНЬШАТЬСЯ. СЛѢДОВАТЕЛЬНО, СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ОХЛАЖДЕНІЯ СЖИМАЕМОГО ВОЗДУХА ДОЛЖНА БЫТЬ МЕНЬШЕ, ЧѢМЪ ВЪ ТОМЪ СЛУЧАѢ, КОГДА ОХЛАЖДАЮЩІЯ СРЕДСТВА НЕ ВОЗВЫШАЮТСЯ ВЪ СВОЕЙ ТЕМПЕРАТУРѢ, А ТАКОЕ ПОСТОЯНСТВО ТЕМПЕРАТУРЫ, НЕ СМОТРА НА ПОГЛОЩЕНІЕ ТЕПЛОТЫ, ЕСТЬ ПРИЗНАКЪ ЯВЛЕНІЯ СКРЫТАГО ТЕПЛОРОДА, ЯВЛЕНІЯ, КОТОРОЕ НАМЪ ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ ПРИ ТАЯНІИ СНѢГА И ЛЬДА.

Когда вода употребляется наружнымъ охлаждающимъ средствомъ, тогда мы можемъ опредѣлить средній часовой ея расходъ въ фунтахъ; дѣйствительно, если означимъ этотъ расходъ чрезъ Q , то Qt выразитъ количество воды, истраченное во все время t , употребленное на приготовленіе воздуха; положимъ, что вода, принимая теплоту отъ сего послѣдняго, нагрѣвается на 1° ; теплоемкость воды приближенно всегда принимается равною единицѣ при всѣхъ температурахъ ниже точки кипѣнія и выше 0° , а потому Qt выразитъ число единицъ теплоты, принятое водою отъ сжатого воздуха; количество же теплоты, которое образовалось при сжатіи, какъ мы видѣли, выражается дробью $\frac{\varepsilon}{j}$, гдѣ ε есть работа, произведенная сжимасмымъ воздухомъ, а потому имѣемъ:

$$Qt = \frac{\varepsilon}{j}, \text{ откуда } Q = \frac{\varepsilon}{jt} \dots \dots \dots (16);$$

по по уравненію (9) количество $\varepsilon = k w_1 M \log M$, а по уравненію (11) величина $t = \frac{k d_1 M \log M}{4 j q (1 + \alpha)}$; подставляя эти значенія въ уравненіе (16), получимъ

$$Q = \frac{4 k j q (1 + \alpha) w_1 M \log M}{k j f d_1 M \log M}$$

или по сокращеніи

$$Q = \frac{4 q (1 + \alpha) w_1}{f d_1} \dots \dots \dots (17)$$

ОТЮДА МЫ ВИДИМЪ, ЧТО КОЛИЧЕСТВО ОХЛАЖДАЮЩЕЙ ВОДЫ, РАСХОДУЕМОЕ ЗА ЧАСЪ, НИКОГДА НЕ ЗАВИСИТЪ ОТЪ СТЕПЕНИ СЖАТІЯ, Т. Е. ОТЪ ТОГО ДАВЛЕНІЯ, ДО КОТОРАГО ЖЕЛАЮТЪ ДОВЕСТИ ВОЗДУХЪ, НО ЭТО КОЛИЧЕСТВО

прямо пропорціонально объему духовника и обратно пропорціонально диаметру его трубы. Опредѣлимъ сколько нужно воды на каждый куб. футъ духовника, т. е. пусть $\omega = 1$; для величины q и d , примемъ тѣ же значенія какъ, и при опредѣленіи времени, т. е. $q = 7,26$; $d = \frac{1}{4}$; относительно же величины f замѣтимъ, что чѣмъ быстрѣе притекаетъ та же масса воды, тѣмъ на меньшее количество она успѣетъ нагрѣться теплотою сжимаемаго воздуха, тѣмъ, значитъ, меньше теплоты возьметъ эта масса, а потому придется употребить большее количество воды; слѣдовательно, если расходъ охлаждающей воды требуетъ отъ насъ расхода средствъ, или же отнимаетъ силу отъ нашего двигателя, на примѣръ отъ рѣки или водопада, то намъ должно заботиться объ уменьшеніи этого количества притекающей воды и стараться извлекать все, какое только она можетъ доставить, охлаждающее дѣйствіе; а этого достигнемъ тогда, когда позволимъ этой водѣ *оставлять* сжимаемый воздухъ при той температурѣ, какою онъ самъ обладаетъ. Если примемъ, что эта температура во все время сжатія поддерживается равною 20° , и если предположимъ, какъ это мы и сдѣлали при выводѣ величины q , что средній избытокъ этой температуры предъ тою, какою обладаетъ охлаждающая вода, равенъ 10° , то этимъ самымъ мы, значитъ, принимаемъ, что вода начинаетъ свое охлаждающее дѣйствіе при температурѣ 0° , или что она нагрѣвается на 20° , и потому входящая въ формулу (17) величина $f = 20$; если мы, какъ это сдѣлали прежде, пренебрежемъ количествомъ α , то подставляя въ уравненіе (17) численныя значенія величинъ, получимъ

$$Q = \frac{4 \times 7,26}{20 \times \frac{1}{2}} = \frac{2 \times 7,26}{5} = \frac{14,52}{5} = 2,9.$$

Итакъ, на каждый кубическій футъ духовника расходуется въ часъ около 3 фунтовъ охлаждающей воды. Духовникъ, употребляемый г. Барановскимъ, при опытахъ на Николаевской желѣзной дорогѣ, имѣетъ около 50 кубическихъ футовъ; значитъ, въ каждый часъ приготовленія въ немъ двигателя, употребляя охлажденіе снаружи, расходуется около 150 фунтовъ воды, которые должно приводить къ резервуарамъ, принимающимъ и скопляющимъ въ себѣ воздухъ, и для этого расходовать часть силы, посредствомъ которой производится сжатіе. Эта потеря силы неизбежна, если воздухъ сжимается помощію паровой машины или вѣтренныхъ мельницъ, но когда для этой цѣли употребляются вододѣйствующія машины, тогда, я полагаю, можно съ сравнительно малою потерей силы пользоваться водою, уже окончившею свое дѣйствіе на приемникъ этихъ

машинъ. Въ воздухожимателѣ г. Барановскаго необходимую принадлежность составляетъ вода, которая служитъ въ немъ поршнемъ; но, какъ мы уже сказали, изобрѣтатель даетъ ей еще и другое значеніе, употребляя ее, при своихъ опытахъ, какъ главное охлаждающее средство, и для этой цѣли постоянно ее отводитъ и приводитъ взамѣнъ новыя массы болѣе свѣжей воды. Мы уже выше замѣтили, что перемѣна этой внутренней воды причиняетъ ощутительную потерю въ силѣ и во времени, вслѣдствіе растворимости въ ней газовъ; теперь же можемъ еще прибавить, что на постоянный вводъ воды въ самый воздухожиматель очевидно должно тратиться значительно больше силы, чѣмъ въ томъ случаѣ, когда воду заставляютъ течь, и въ особенности, когда только направляютъ ея естественное теченіе по наружной поверхности охлаждаемыхъ приборовъ, и, кромѣ того, въ этомъ послѣднемъ случаѣ, вслѣдствіе прикосновенія къ большей поверхности, охлаждающее дѣйствіе ея вообще будетъ большее.

Наименьшую силу той машины, которая употреблена для сжатія воздуха, можемъ опредѣлить такимъ образомъ: если пренебрежемъ всѣми вредными сопротивленіями, рождающимися отъ тренія, ударовъ и проч., и если не примемъ во вниманіе траты силы на различныя вспомогательныя дѣйствія, то очевидно, что работа силы сжимающей воздухъ, будетъ равна препятствующей работѣ самаго сжимаемаго воздуха, т. е. вышеозначенному нами количеству ε ; раздѣливъ эту работу на время t въ часахъ, употребленное на сжатіе, получимъ среднюю часовую работу воздухожимающей машины въ тѣхъ же единицахъ, какъ и ε , т. е., на примѣръ въ пудо-футахъ; это частное опять раздѣливъ на количество $15 \times 60 \times 60$ пудо-футовъ, представляющее часовую силу паровой лошади, найдемъ наименьшую среднюю силу машины въ паровыхъ лошадяхъ, которую и означимъ чрезъ T , такъ что

$$T = \frac{\varepsilon}{15 \times 60 \times 60 \times t} \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot (18).$$

Подставляя сюда вышенайденныя выраженія для ε и t изъ уравненій (9) и (11), получимъ

$$T = \frac{4 j q (1 + \alpha) k w_1 M \log M}{15 \times 60 \times 60 k d_1 M \log M}$$

или по сокращеніи, получимъ

$$T = \frac{4 j q (1 + \alpha) w_1}{15 \times 60 \times 60 d_1} \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot (19);$$

отсюда видимъ, что при употребленіи наружныхъ охлаждающихъ средствъ наименьшая сила воздухожимающей машины несколько не-

зависитъ отъ той упругости, до которой сжимаютъ воздухъ, но эта сила, также какъ и часовой расходъ воды, увеличивается въ томъ же отношеніи, какъ и объемъ духовика, и въ обратномъ отношеніи съ діаметромъ его трубъ.

Найдемъ по уравненію (19) сколько силы приходится на каждый куб. футъ духовика, т. е. когда $W_1 = 1$; зная численныя значенія всѣхъ прочихъ величинъ, входящихъ въ это уравненіе, и пренебрегая количествомъ α , очевидно получимъ:

$$T = \frac{4 \times 43,4 \times 7,26}{15 \times 60 \times 60 \times \frac{1}{4}} = \frac{315}{15 \times 15 \times 30} = \frac{21}{15 \times 30} = \frac{7}{150}$$

т. е. на каждый куб. футъ духовика приходится употреблять $\frac{7}{150}$ или около $\frac{1}{21}$ паровой лошади; значить для духовика въ 50 куб. футовъ употребляется $\frac{7 \times 50}{150} = \frac{7 \times 5}{15} = \frac{7}{3} = 2 \frac{1}{3}$ паровыя лошади; это число очень близко къ тому, которое представляетъ силу паровой машины, употребляемой г. Барановскимъ для сжатія воздуха; но оно у насъ выведено, предполагая, что охлажденіе производится только водою, ибо взятое нами значеніе для q , т. е. 7,26 единицъ соотвѣтствуетъ этому случаю; но въ способъ г. Барановскаго очевидно имѣтъ мѣсто и охлажденіе отъ окружающей атмосферы; еслибъ это послѣднее было исключительнымъ, то, какъ мы прежде нашли, величина $q = 3,852$, т. е. въ 1,89 раза меньше чѣмъ для воды, но такъ какъ по формулѣ (19) сила машины прямо пропорціональна этой величинѣ q , то значить когда сжимаемый воздухъ охлаждается только окружающею атмосферою, то вмѣсто $2 \frac{1}{3}$ паровыхъ лошадей, какъ мы выше нашли, получимъ $\frac{2 \frac{1}{3}}{1,89} = 1,23$ паровыя лошади. Теперь, такъ какъ изобрѣтатель употребляетъ охлажденіе и водою и воздухомъ, то возьмемъ среднюю величину между полученными нами, т. е. число $\frac{2,33 + 1,23}{2} = 1,78$ или около $1 \frac{3}{4}$ паровой лошади, что почти совершенно согласно съ дѣйствительностію. Это согласіе можно объяснить тѣмъ, что хотя мы взяли только теоретическую работу э машины, слѣдовательно чувствительно меньшую, чѣмъ настоящая ея работа (вслѣдствіе потерь и вредныхъ сопротивленій), но за то и время приготовленія движителя мы брали чувствительно меньшее, чѣмъ оно на самомъ дѣлѣ оказывается.

Считаемъ полезнымъ прибавить, что ничтожная сила въ $1 \frac{3}{4}$ паровыя лошади машины, сжимающей воздухъ до столь большой упругости, какъ 50 атмосферъ, никакъ не должна возбуждать того мѣ-

нія, что на приготовленіе двигателя тратится мало силы, ибо за то эту маленькую машинку приходится заставлять работать въ теченіе значительнаго времени, какъ 11—12 часовъ, между тѣмъ, какъ 50 куб. футъ сжатого воздуха, котораго она приготовила, по опытамъ, оказывается достаточнымъ только на нѣсколько минутъ ѣзды съ 1 вагономъ, при обыкновенной скорости поѣзда, и кромѣ того съ другой стороны, для этого малаго полезнаго дѣйствія, траты средствъ, съ которыми всегда сопряжено употребленіе всякой машины, хотя бы начальный двигатель ея, какъ вода и вѣтеръ, были даровыя, всегда очевидно пропорціональны времени дѣйствія этой машины.

Въ выведенныхъ нами формулахъ (11), (17) и (19) выражается зависимость времени на приготовленіе двигателя, расхода охлаждающихъ средствъ и силы воздухожимающей машины, отъ окончательной упругости приготавлиаемаго воздуха, отъ размѣровъ духовика и отъ теплопроводности (q) его стѣнъ; слѣдовательно, по этимъ формуламъ мы можемъ рѣшать и обратныя задачи, напримѣръ: по данной силѣ воздухожимающей и по даннымъ размѣрамъ духовника, опредѣлить какъ скоро долженъ охлаждаться сжимаемый воздухъ и въ какое время онъ будетъ приготовленъ.

Рѣшимъ эти задачи по тѣмъ даннымъ, которыя предполагаются въ проектѣ всеобщаго распространенія сжатого воздуха какъ двигателя.

Въ № 89 Сѣверной Почты, г. Барановскій, отвѣчая на вызовъ газеты Акціонеръ, предлагаетъ пользоваться водопадомъ Иматры для сжатія воздуха въ трубѣ, проведенной до самой Москвы. «Иматра даетъ, говоритъ изобрѣтатель, до 3600 куб. футовъ воды въ секунду, высота паденія 51 футъ.» Переведа эти мѣры на французскія, г. Барановскій опредѣляетъ силу Иматры въ 20 тысячъ паровыхъ лошадей, по слѣдующей формулѣ:

$$\frac{100 \cdot 000^l \times 15^m}{75},$$

гдѣ, подъ буквою l , по всей вѣроятности, авторъ подразумѣваетъ лигры, а подъ буквою m метры, хотя объ этомъ, къ сожалѣнію, и не упоминаетъ, чрезъ что отвѣтъ его для многихъ читателей можетъ быть неубѣдительнымъ. Притомъ, сила Иматры играетъ такую важную роль въ проектѣ изобрѣтателя, что вычисленіе ея не слѣдовало бы производить по формулѣ, имѣющей, въ глазахъ большинства читателей, эмпирическій характеръ. Эта сила, очень просто, измѣряется упавшимъ въ 1 секунду вѣсомъ воды, т. е. секунднымъ ея расходомъ, умноженнымъ на высоту паденія: одинъ куб.

футъ воды вѣситъ около 69 фунтовъ, но Иматра въ 1 секунду доставляетъ 3600 куб. футъ, значитъ секунднѣй расходъ воды составляетъ 3600×69 фунтовъ, или $\frac{3600 \times 69}{40}$ пудовъ; высота же паденія равна 51 футу, а потому секундная сила водопада будетъ $\frac{3600 \times 69 \times 51}{40}$ пудо-футовъ; но такъ какъ каждыя 15 пудо-футовъ

секундной работы составляютъ 1 паровую лошадь, то, раздѣливъ предыдущее число на 15, найдемъ, что сила водопада равна:

$$\frac{3600 \times 69 \times 51}{40 \times 15} = 69 \times 51 \times 6 = 3519 \times 6 = 21\,114 \text{ паровыхъ}$$

лошадей, или, приближенно, 20 000 лошадей, что и принимаетъ г. Барановскій. Эту величину мы и подставимъ въ уравненіе (19) вмѣсто T . Изобрѣтатель даетъ трубъ, которая будетъ идти отъ Иматы до Москвы, поларшина въ діаметръ, или, что тоже, $1\frac{1}{6} = \frac{7}{6}$ фута; значитъ, въ формулѣ (19) величина $d_1 = \frac{7}{6}$. Разстояніе отъ Иматы до Москвы онъ принимаетъ равнымъ 800 верстъ $= 800 \times 500$ саж. $= 800 \times 500 \times 7$ футовъ; но объемъ цилиндрической трубы, при діаметрѣ d_1 и длинѣ L , какъ извѣстно, равенъ $\frac{\pi d_1^2 L}{4}$, гдѣ $\pi = 3,141596\dots$; эта 800-верстная труба, очевидно, есть ничто иное, какъ огромный духовикъ, котораго объемъ въ нашихъ формулахъ выраженъ бубвою W_1 , такъ что положивъ $L = 800 \times 500 \times 7$, получимъ:

$$\begin{aligned} W_1 &= \frac{\pi \times L \times d_1^2}{4} = \frac{3,142 \times 800 \times 500 \times 7 \times 7^2}{4 \times 6^2} = \frac{3,142 \times 200 \times 125 \times (7^2 = 343)}{9} \\ &= \frac{3,142 \times 200 \times 42875}{9} = 0,349 \times 200 \times 42\,875 = 69,8 \times 42875 = \\ &= 2\,992\,675 \text{ куб. футовъ.} \end{aligned}$$

Но изобрѣтатель считаетъ необходимымъ имѣть между Москвою и Иматрою двойную трубу; однако, изъ статьи его, въ Сѣверной Почтѣ, нельзя усмотрѣть и положительно представить причины такого разчета: можетъ быть, г. Барановскій назначаетъ одну трубу исключительно для московскихъ заводовъ, а другую—исключительно или преимущественно, для поѣздовъ по желѣзной дорогѣ. Слѣдовательно, мы должны удвоить предыдущее число, такъ что приходится принять $W_1 = 5\,985\,350$ куб. футовъ; это число недостаточно, согласно съ тѣмъ, которое представляетъ изобрѣтатель въ своей статьѣ, ибо онъ полагаетъ полный объемъ двойной трубы въ 5 600 000 куб. фут., т. е. почти на 400 000 куб. фут. беретъ меньше; рѣшительно не знаемъ, ошибка ли это, или основанное на чемъ нибудь уменьшеніе.

Зная величины: T (силу водоника), W_1 (объемъ 800-верстнаго или върнѣе 1600-верстнаго духовника) и d_1 (діаметръ его), найдемъ по уравненію (19) величину q , т. е. скорость охлажденія въ нѣтъ воздуха съ каждаго квадратнаго фута поверхности. Пренебрегая въ этомъ уравненіи величиною α , получимъ:

$$q = \frac{15 \times 60 \times 60 d_1 T}{4 J W_1},$$

или, подставляя вмѣсто W_1 равную ему величину $\frac{\pi L d_1^2}{4}$ и сокращая получимъ:

$$q = \frac{15 \times 60 \times 60 \times T}{\pi J L d_1} \dots \dots \dots (20)$$

Но мы нашли $T = 20\,000$ (приблизенно), $d_1 = \frac{7}{8}$ фута и имѣемъ, что $J = 43,4$ пудо-фута; вводя эти значенія, получимъ:

$$q = \frac{15 \times 60 \times 60 \times 20\,000 \times 6}{3,142 \times 43,4 \times 800 \times 590 \times 7 \times 7} = \frac{15 \times 60 \times 60 \times 6}{3,142 \times 43,4 \times 5 \times 7 \times 7} =$$

$$= \frac{15 \times 60 \times 3 \times 6}{3,142 \times 43,4 \times 49} = \frac{900 \times 18}{136,36 \times 49} = \frac{16\,200}{6682} = 2,42.$$

Итакъ, для того, чтобы при сжатіи воздуха въ двойной трубѣ, идущей отъ Иматры до Москвы, не происходило нагрѣванія, необходимо, чтобы вещество трубы и окружающей ея среды позволяли теплотѣ выходить изъ каждаго квадратнаго фута поверхности не менѣе какъ въ количествѣ 2,42 единицы теплоты въ часъ. При металлическомъ духовникѣ, охлаждаемомъ снаружн только атмосфернымъ воздухомъ, и при разности температуръ между внутреннею и внѣшнею средою въ 10° , мы выше нашли, что величина $q = 3,852$ единицамъ теплоты; значить, употребляя на сжатіе всю силу Иматры, мы, для устраненія нагрѣванія, должны проложить такіа трубы и окружить ихъ такою средою, чтобы совокупная ихъ теплопроводность могла быть только въ $1\frac{1}{2}$ раза меньше сложной теплопроводности металла и воздуха. Если до Москвы будетъ проложена бумажная труба, то вещество ея, не малая толщина лежащаго на ней слоя земли, неподвижность этого слоя, представляющаго въ этомъ смнслѣ совершенную противоположность съ воздухомъ—веществомъ абсолютно-подвижнымъ, и толщина стѣнъ бумажной трубы, большая чѣмъ металлической, всѣ эти обстоятельства, почти достоверно можемъ сказать, произведутъ значительное сопротивленіе для прохода теплоты; не позволятъ величинѣ q быть равной 2,42 единицамъ, а приведутъ ее къ чрезвычайно малому числу, такъ что при разсма-

травяемой силѣ сжатія воздуха, разгоряченіе послѣдняго будетъ неизбежно и окажется весьма значительнымъ, хотя мы и не можемъ положительно сказать, до какой именно степени, потому что законы теплопроводности, для различныхъ срединъ, еще весьма мало извѣстны и въ особенности, когда эти срединны, примыкая одна къ другой, составляютъ неоднородный слой. Вслѣдствіе этого, рѣшительно невозможно опредѣлить безъ помощи непосредственнаго опыта, сколько именно времени потребно для приготовленія двигателя въ этомъ, разсматриваемомъ нами, огромномъ духовикѣ, и мы совершенно не понимаемъ, какимъ образомъ изобрѣтатель въ состояніи былъ найти *часовую* работу, могущую произвести это сжатіе, основываясь на какихъ соображеніяхъ, онъ получилъ число для времени работы и представилъ его въ своей статьѣ.

Выше мы сказали, что, употребляя на сжатіе силу Иматры, мы никакъ не избежимъ сильнаго разгоряченія воздуха, ибо для устранения этого нужно, чтобъ величина q была не менѣе 2,42 единицъ теплоты, между тѣмъ какъ, вслѣдствіе сопротивленія срединъ, она окажется значительно меньше. Но, очевидно, было бы чрезвычайно странно предположить, что мы не можемъ устранить нагрѣванія воздуха, странно потому, что въ природѣ нѣтъ тѣлъ, которыя бы представляли безконечно большое сопротивленіе прохождению теплоты, хотя для твердыхъ тѣлъ это понимается въ одномъ смыслѣ, а для капельныхъ и газообразныхъ въ другомъ. Очевидно, стоитъ только употреблять на *первоначальное* сжатіе не всю силу Иматры, а только часть этой силы и, по всей вѣроятности, очень малую, и тогда, какъ показываетъ формула (20), для величины q мы можемъ получить число, сколь угодно меньшее, чѣмъ 2,42 и слѣдовательно; такое, которое будетъ согласоваться со степенью теплопроводности срединъ, — чѣмъ нагрѣваніе и устранится; очень малая же величина для q повлечетъ за собою очень большую величину для i , какъ это и показываетъ формула (11), т. е. *первоначальное сжатіе воздуха въ запасномъ, 800-верстномъ духовикѣ должно производить очень медленно и въ особенности при употребленіи бумажныхъ трубъ, а для выполнения этого требованія должно употребить не иначе, какъ только ничтожную, полагаю малую, часть силы Иматры, а не всю эту силу.* Такъ какъ эта работа будетъ только одновременная, ибо потому равенство прихода и расхода воздуха не допустить въ немъ измѣненій, въ трубѣ будетъ содержаться воздухъ постоянно, въ той же степени сжатый, и той же температуры, то не можетъ быть особой важности въ томъ, еслибъ даже цѣлыя 2 недѣли и болѣе продолжалось только первоначальное или приготовительное сжатіе.

Но разсмотримъ главное основаніе проекта новаго двигателя, раз-

смотримъ, до какой степени можетъ быть выгодна или возможна проводка его по трубамъ, на далекія разстоянія. Всѣмъ извѣстно, что когда одно тѣло двигается по поверхности другого и мѣняется, слѣдовательно, точки или, вѣрнѣе, элементы своего съ нимъ соприкосновенія, тогда обнаруживается сила, задерживающая относительное движеніе прикасающихся частицъ этихъ двухъ тѣлъ; частицы эти, въ свою очередь, задерживаютъ прилегающія къ нимъ другія частицы, которыя точно также дѣйствуютъ на слѣдующія, и такъ далѣе; такимъ образомъ, вся масса движущагося тѣла встрѣчаетъ постоянное сопротивленіе отъ частицъ неподвижнаго тѣла, составляющихъ поверхность его соприкосновенія съ подвижнымъ. Это соприкосновеніе вообще называется *треніемъ*; оно очевиднымъ образомъ обнаруживаетъ свое дѣйствіе, когда оба тѣла твердыя; въ этомъ случаѣ, чтобъ удостовѣриться въ существованіи этой силы, нѣтъ никакой нужды придумывать систему чувствительныхъ опытовъ; подобная система нужна только для того, чтобъ открыть законы дѣйствія этой силы. Но, очевидно, также, что нельзя отвергать существованія такого явленія или такой силы, для обнаруженія которыхъ недостаточно одного только грубаго, непосредственнаго опыта или наблюденія, но необходимо прибѣгать къ средствамъ науки, и даже должно согласиться, что потребность въ этихъ средствахъ не служитъ еще доказательствомъ того, чтобъ это явленіе имѣло вообще, сравнительно, ничтожное значеніе, чтобъ эта сила оказывала *всегда* ничтожное дѣйствіе. Къ такого рода силамъ принадлежитъ треніе капельнаго или газообразнаго тѣла, обнаруживаемое всегда при движеніи этихъ тѣлъ по поверхности твердаго тѣла. Законы этого рода тренія дѣйствительно показываютъ, что, для открытія онаго, недостаточно грубаго опыта, недостаточно перваго впечатлѣнія — необходима научная система наблюденія и опытовъ. Мы сейчасъ представимъ эти законы, для того, чтобы на основаніи ихъ разсмотрѣть проводку сжатого воздуха по трубамъ, на далекія разстоянія; предъидущія же наши разсужденія предложены потому, что мы были поражены ошибочностію понятія г. Барановскаго о силѣ тренія газовъ. Вотъ что онъ говоритъ въ № 89 Сѣв. Поч.: «*На треніе воздуха о стѣнки духовника не требуется никакой работы насоса. Я твержу эту истину, потому что мнѣ не разъ случалось встрѣчать людей, которые смѣшивали наполненіе духовника съ непосредственною передачею механической работы чрезъ струю упругой жидкости.*» Но отвѣчаемъ: наполненіе духовника и передача въ Москву воздуха, сжатого у Иматры, очевидно, не могутъ происходить безъ движенія этого газа; если же есть движеніе его въ прикосновеніи со стѣнками трубы, то существуетъ и треніе; а если есть треніе, то необходимо расходовать

часть работы насоса на побѣжденіе этого тренія. Эта трата силъ непремѣнно будетъ происходить, какъ при первоначальномъ наполненіи духовника, такъ и во время проводки по немъ воздуха; но соглашаемся, что никакъ не должно смѣшивать эти два, совершенно различныя дѣйствія: одно изъ нихъ одновременное, другое постоянное. На первой лекціи почтеннаго изобрѣтателя мы слышали, какъ нѣкоторые изъ слушателей, равно какъ мы сами, лично обращали вниманіе лектора на то, что *проводка* воздуха по 800-верстной трубѣ, будетъ сопряжена съ большою потерей силы на треніе; при этомъ мы именно указывали на постоянную доставку воздуха, а не на наполненіе духовника, ибо послѣднее изъ этихъ дѣйствій сопряжено только съ *одновременною* потерей силы, которая никогда не можетъ быть сравниваема, не должна быть принимаема во вниманіе въ присутствіи съ вѣчно продолжающеюся работою Иматры. Повторяемъ, при первоначальномъ наполненіи 800-верстнаго духовника, треніе непременно будетъ; оно, правда, выразится (еслибъ мы пожелали его опредѣлить) совсѣмъ другою, окончательною функціею отъ разныхъ обстоятельствъ, обуславливающихъ его силу, чѣмъ при однообразномъ постоянномъ движеніи газа; тѣмъ не менѣе, на побѣжденіе его неизбежно будетъ потрачена сила, но объ этой затратѣ не стоитъ говорить. Если именно ее понимаетъ г. изобрѣтатель въ своей статьѣ, то странно было бы обращать вниманіе на ошибочныя сужденія автора о такомъ явленіи, которое, съ точки зрѣнія экономіи силъ, лишено всякаго значенія, а съ другой стороны странно, со стороны изобрѣтателя, говорить объ этомъ явленіи (если только онъ дѣйствительно говоритъ именно объ немъ) почти на цѣломъ столбцѣ газеты и ни одного слова не сказать о весьма значительной, какъ увидимъ, потерѣ силъ, сопровождающей постоянную, однообразную доставку воздуха, по трубѣ, отъ Иматры въ Москву. Мы невольно должны заключить, что самъ изобрѣтатель смѣшиваетъ эти два явленія.

Итакъ, положимъ, что 800-верстная труба *уже* наполнена сжатымъ воздухомъ и, мало того, положимъ, что московскіе заводы *уже регулярно* принимаютъ для себя движителя изъ этой трубы. Необходимое условіе для этой регулярности есть то, чтобы всѣ элементы, обуславливающіе состояніе воздуха въ этомъ духовникѣ, какъ то: температура, округость и плотность его оставались безъ всякаго измѣненія, а для этого, въ свою очередь, необходимо, чтобы количество сжатого воздуха въ трубѣ было постоянно одно и то же, что можетъ быть выполнено совершеннымъ равенствомъ расхода изъ духовника и прихода въ него воздуха изъ воздухожимателя, дѣйствующаго силами Иматры. При такихъ условіяхъ воздухъ, сжатый

у Иматры, очевидно, не можетъ оставаться у этого конца духовника, или остановиться въ какой нибудь другой точкѣ онаго, — онъ и вся масса передъ нимъ сжатая, должны постоянно двигаться; при этомъ, будучи въ постоянномъ прикосновеніи со стѣнками духовника, вся эта масса будетъ задерживаться треніемъ объ эти стѣнки, такъ что на постоянное побѣжденіе этого тренія, будетъ *постоянно* расходоваться часть силы Иматры. Разсмотримъ сколько именно.

Пусть сила всѣхъ въ совокупности московскихъ заводовъ, пользующихся водопадомъ Иматры, есть N динамическихъ, или, что тоже, паровыхъ лошадей; секундная работа каждой одной такой лошади есть 15 пудо-футовъ, а потому $15 N$ выразить въ пудо-футахъ секундную работу всѣхъ этихъ заводовъ. Вообразимъ себѣ одинъ цилиндръ съ поршнемъ, съ помощію котораго производится эта работа; пусть p вѣсь въ фунтахъ сжатого воздуха, принимаемаго имъ въ 1 секунду, пусть m среднее рабочее давленіе въ атмосферахъ, дѣйствующее на этотъ поршень, и пусть Δ плотность воздуха подъ давленіемъ 1 атмосферы, или вѣсь 1 куб. фута въ фунтахъ тогда Δm выразить плотность рабочаго воздуха, а потому $\frac{p}{\Delta m}$ представить объемъ, производимый секунднымъ движеніемъ поршня. Означимъ чрезъ k давленіе въ пудахъ 1 атмосферы на 1 кв. футъ, тогда km представить среднее рабочее давленіе въ пудахъ на 1 кв. футъ; чтобы получить секундную двигательную работу въ цилиндрѣ, надо это давленіе km помножить на объемъ $\frac{p}{\Delta m}$ и тогда, по сокращеніи, получимъ: $\frac{kp}{\Delta}$ пудо-футовъ. Если примемъ, что заднее давленіе на поршень равно 1 атмосферѣ, или k пудовъ на 1 кв. футъ, то $\frac{kp}{\Delta m}$ представить секундную работу этого сопротивленія, а потому, взявъ разность, получимъ, что индикаторная сила всѣхъ въ совокупности московскихъ заводовъ равна

$$\frac{kp}{\Delta} - \frac{kp}{\Delta m} = \frac{kp}{\Delta} \left(1 - \frac{1}{m}\right) = \frac{kp(m-1)}{\Delta m}, \text{ пудо-футовъ,}$$

что и должно быть равно $15 N$, такъ что мы получаемъ уравненіе:

$$\frac{kp(m-1)}{\Delta m} = 15 N,$$

$$\text{откуда } p = \frac{15 \Delta m N}{k(m-1)} \dots \dots \dots (21).$$

Изъ этого уравненія видимъ, что *секундный расходъ воздуха прямо пропорціоналенъ числу лошадиныхъ силъ машины*; легко опредѣлить

сколько должно расходоваться воздуху въ 1 секунду на каждую лошадиную силу; для этого нужно знать величину m , т. е. среднее рабочее давленіе въ цилиндрѣ; получимъ $m=4$ атмосферамъ; примемъ, что $\Delta=\frac{1}{11}$ фунта, что почти соотвѣтствуетъ температурѣ 0°R ; тогда, зная, что $k=58,67$ пуда, подставляя получимъ:

$$p = \frac{15 \times 4}{58,67 \times 11 \times 8} = \frac{20}{58,67 \times 11} = \frac{20}{645,37} = \text{почти } \frac{1}{32} \text{ фунта} = \text{почти 1 лоть} — \text{это въ 1 секунду; слѣдовательно, въ 1 минуту расходъ воздуха равенъ 1,86 фунтовъ, а слѣдовательно часовой расходъ воздуха на каждую лошадиную силу будетъ болѣе чѣмъ 111 фунтовъ. Мы знаемъ, что въ паровыхъ машинахъ на каждую лошадиную силу въ часъ почти никогда не расходуетъ больше 11 фунтовъ каменнаго угля, а иногда доходитъ всего только и до 6 фунтовъ; значить, духовыя машины сравнительно съ самыми несовершенными паровыми машинами поглощаютъ, положимъ почти даровой матеріалъ, однако слишкомъ въ 10 разъ больше для того же полезнаго дѣйствія. Мы принимали, что средняя рабочая упругость m воздуха въ цилиндрѣ $= 4$ атмосф.; правда, она можетъ быть и меньше, и тогда, поверхностно судя по формулѣ (21), можно заключить, что при меньшихъ давленіяхъ m трата воздуха будетъ меньше, но замѣтимъ, что въ той же формулѣ множителемъ стоитъ Δ — плотность принимаемаго воздуха подъ давленіемъ 1 атмосферы; эта величина зависитъ отъ температуры и съ уменьшеніемъ послѣдней увеличивается и тѣмъ самымъ увеличиваетъ и расходъ p ; охлажденіе же воздуха тѣмъ будетъ значительнѣе, чѣмъ меньше упругость его m , сравнительно съ его упругостію въ запасномъ духовикѣ; такъ что нельзя утвердительно сказать, что съ уменьшеніемъ m , уменьшается и расходъ p . Но пойдемъ далѣе.$$

Пусть упругость воздуха при выходѣ его изъ запаснаго духовика равна M атмосф., тогда его плотность въ этомъ мѣстѣ равна ΔM , а потому секундный расходъ воздуха по объему въ томъ же мѣстѣ будетъ $\frac{p}{\Delta M}$, или, подставляя вмѣсто p равную ему величину изъ урав. (21), получимъ, что объемъ воздуха, въ каждую секунду вытекающаго изъ запаснаго духовика, по сокращеніи, равенъ

$$\frac{15 m N}{k M (m-1)} \text{ куб. футовъ.}$$

Пусть поперечная площадь трубы запаснаго духовика равна s квадр. фут., а секундная скорость истеченія равна v футовъ, тогда очевидно имѣемъ

$$s v = \frac{15 m N}{k M (m-1)},$$

$$\text{откуда } v = \frac{15 \text{ м N}}{k s M (m-1)} \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot (22),$$

По этой формулѣ мы можемъ опредѣлить скорость, съ которою воздухъ долженъ вытекать изъ духовника, и видимъ, что эта скорость тѣмъ меньше, чѣмъ больше упругость воздуха M при концѣ трубы.

Имѣя выраженіе для этой скорости, опредѣлимъ какъ велика потеря силы на побѣжденіе тренія во всей 800-верстной трубѣ. По опытамъ Жерара, д'Обюссона и другихъ ученыхъ, работу тренія какъ капельныхъ, такъ и газообразныхъ жидкостей, можно выразить работою вѣса этихъ тѣлъ, т. е. произведеніемъ изъ вѣса жидкости, протекающей въ извѣстное время, напримѣръ въ 1 секунду, и изъ нѣкоторой высоты, которая называется *высотой тренія*; первый изъ этихъ множителей у насъ уже былъ означенъ чрезъ p , второй же означимъ чрезъ h , тогда секундная работа тренія газа, которую означимъ чрезъ Φ , будетъ

$$\Phi = p h \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot (23).$$

Опыты упомянутыхъ ученыхъ показали, что для высоты тренія h существуютъ слѣдующіе законы:

1) Высота тренія прямо пропорціональна длинѣ трубы L и обратно пропорціональна ея діаметру d ;

2) Высота тренія прямо пропорціональна высотѣ, соответствующей скорости истеченія жидкости, т. е. количеству $\frac{v^2}{2g}$, гдѣ g есть секундная мѣра тяжести, приблизительно равная 32,22 фута; и 3) коэффициентъ тренія, который мы означимъ чрезъ f для воздуха, среднимъ числомъ равенъ 0,024.

По этимъ законамъ, слѣдовательно, имѣемъ:

$$h = f \frac{L}{d} \cdot \frac{v^2}{2g} \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot (24).$$

Подставляя это значеніе для h въ уравненіе (23), получимъ выраженіе секундной работы тренія воздуха

$$\Phi = f p \frac{L}{d} \cdot \frac{v^2}{2g} \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot (25).$$

Но посмотримъ какъ выразится эта работа въ зависимости отъ полной силы московскихъ заводовъ; для этого воспользуемся найденнымъ нами выраженіемъ (21) и (22) для расхода p и для скорости v . Изъ послѣдняго выраженія имѣемъ:

$$v^2 = \frac{(15)^2 \text{ м}^2 \text{ N}^2}{k^2 s^2 M^2 (m-1)^2}$$

такъ что $\frac{L}{d^2 M^2} = 518, 2$.

Для дроби $\frac{8 f \Delta}{\pi^2 g}$ имѣемъ: $f=0,024$, $\Delta=1/11$.

$\pi=3,14$ 159, $g=32,22$; такъ что

$$\begin{aligned} \frac{8 f \Delta}{\pi^2 g} &= \frac{8 \times 0,024}{(3,142)^2 \times 11 \times 32,22} \\ \text{Log } 8 &= 0,903090 \\ \text{Log } 0,024 &= \bar{2},380211 \\ \text{Log } \pi^2 &= \bar{1},005588 \\ \text{Log } g &= \bar{2},491875 \\ \text{Log } 11 &= \bar{2},958607 \\ \hline \text{Log } \frac{8 f \Delta}{\pi^2 g} &= \bar{5},739371 \end{aligned}$$

такъ что множитель $\frac{8 f \Delta}{\pi^2 g} = 0,0000549$

$$\text{Наконецъ } \frac{15 m N}{k(m-1)} = \frac{15 \times 4 \times 100}{58,873} = \frac{2000}{58,87} = 34,09$$

$$\text{Log } \left[\frac{15 m N}{k(m-1)} \right]^3 = 3 \text{ Log } 34,09 = 3 \times 1,532627 = 4,597881.$$

Такимъ образомъ:

$$\begin{aligned} \text{Log } \frac{L}{d^2 M^2} &= 2,714483 \\ \text{Log } \frac{8 f \Delta}{\pi^2 g} &= 5,739371 \\ \text{Log } \left[\frac{15 m N}{k(m-1)} \right]^3 &= 4,597881 \\ \hline \text{Log } \Phi &= 3,051735 \end{aligned}$$

такъ что искомая величина $\Phi=1126,51$; это число будетъ въ фунто-футахъ, ибо по уравненію (23), $\Phi=ph$; мы же для h брали скорость v въ футахъ; значить, по уравненію (24) въ этихъ же единицахъ будетъ и h ; количество же p выражаемо было у насъ въ фунтахъ; значить, при силѣ московскихъ заводовъ въ 100 паровыхъ лошадей, на побѣжденіе тренія въ запасномъ духовникѣ расходуется въ каждую секунду времени 1126,51=фунто-фута=28,16 пудо-футовъ, или, раздѣляя на 15, получимъ потерю на треніе для всей силы этихъ заводовъ, равную 1,88 паровыхъ лошадей, т. е. меньше чѣмъ 2 процента,—потеря ничтожная.

Но замѣтимъ, что мы вывели величину этой потери, предполагая, что воздухъ, выходя изъ духовника, обладаетъ огромною упругостію M въ 50 атмосферъ; величина же эта (M), находясь въ знаменателѣ, возвышена въ квадратъ, слѣдовательно, понятно, до какой степени

выгодныя обстоятельства мы брали. Г-нъ изобрѣтатель, кажется, располагаетъ въ запасномъ духовикѣ имѣть воздухъ, сжатый только до 40 атмосферъ (см. № 89 Сѣверной Почты), т. е. $\frac{4}{5}$ того, что мы принимали, значить новое M' будетъ только $\frac{16}{25}$ нами взятаго, а потому отъ такого малаго уменьшенія упругости M (всего на $\frac{1}{5}$ его величины), потеря увеличится въ $\frac{25}{16}$, или, что тоже, болѣе чѣмъ въ $1\frac{1}{4}$ раза противъ выведенной нами, такъ что вмѣсто 1,88 окажется въ 2,93 паровыхъ лошадей; однако, должно сознаться все-таки очень малая. Еслибъ вопросъ былъ о томъ, чтобы, во что бы то ни стало, уменьшить треніе, то, разумѣется, чѣмъ больше M , тѣмъ лучше; но съ увеличеніемъ степени M сжатія и работа насоса на такое сжатіе увеличивается и притомъ также въ довольно быстрой степени—пропорціонально произведенію $M \log M$, какъ это видно изъ формулы (9); кромѣ того, огромная разница между M и среднею рабочею упругостію m въ цилиндрѣ причиняетъ—какъ мы уже это замѣчали и что подробно разсмотримъ ниже—значительное охлажденіе воздуха и вслѣдствіе того значительное увеличеніе въ его секундномъ расходѣ p на то же число лошадиныхъ силъ полезнаго дѣйствія машины; кромѣ того, чѣмъ больше M , тѣмъ меньше, какъ мы прежде замѣтили, долженъ быть діаметръ d духовника; а этотъ діаметръ еще гораздо полезнѣе увеличивать для уменьшенія тренія, чѣмъ упругость M , ибо онъ, находясь въ знаменателѣ, возвышается не въ квадратъ, а въ пятую степень. Мы совершенно понимаемъ необходимость сжимать воздухъ до очень высокихъ давленій, когда онъ готовится для локомотивовъ или для кораблей: тѣ и, другіе должны запасаться двигателемъ для своихъ переходовъ и кромѣ того, должны заботиться, чтобы эта запасная масса занимала меньше мѣста; но неподвижныя заводы, могущіе постоянно пользоваться этимъ двигателемъ, по мнѣнію ея приоткровенія, и дѣйствующіе всего 2—6 атмосферами рабочаго давленія, могутъ нуждаться въ запасной силѣ вообще въ весьма малой степени: теоретически говоря, они въ ней не нуждаются, такъ что увеличеніе упругости M означало бы, что мы во что бы то ни стало заботимся только объ уменьшеніи работы тренія, ибо если, при своемъ выходѣ, воздухъ обладаетъ, напримѣръ, только 10 атмосферами упругости, вмѣсто 50, т. е. въ 5 разъ меньше, то M' будетъ въ 25 разъ меньше, отчего работа тренія сдѣлается въ 25 разъ больше, такъ что на 100 лошадиныхъ силъ будетъ почти 50 лошадей потери на треніе, что можетъ уже быть очень невыгодно.

Но и огромная упругость, какъ 40 или 50 атмосферъ, можетъ оказываться совершенно недостаточною для удержанія потери на тренія между незначительными предѣлами: предъидущія вычисленія относятся только къ тому случаю, когда сжатымъ воздухомъ пользуется машина всего только во 100 лошадиныхъ силъ; совсѣмъ другіе результаты мы получимъ, если сжатый воздухъ, приготовляемый у Иматры и переданный на 800 верстъ, будетъ употребляться машиною (или ихъ совокупностію) вдвое, втрое.... сильнѣйшею или, напримѣръ, въ 1000 лошадиныхъ силъ, т. е. въ 10 разъ сильнѣйшею. Дѣйствительно, въ выраженіи (26) количество N , т. е. число лошадиныхъ силъ машины, возвышается въ третью степень, такъ что когда N увеличится только вдвое, напримѣръ, будетъ въ 200 силъ (если сравниваемъ съ предъидущею 100 сильною машиною), то потеря Φ на треніе будетъ уже 8 Φ , т. е. сдѣлается больше 15 лошадей силъ вмѣсто 1,88 такихъ силъ, найденныхъ прежде, между тѣмъ какъ самая машина взята только вдвое сильнѣйшая. Чтобы яснѣе видѣть эту измѣняемость величины Φ , составимъ маленькую таблицу:

Сила машины въ лошадахъ.	Потеря на треніе въ лошадахъ.
100	1, 88
200	15, 04
300	50, 76
400	120, 32
500	235, 00
600	406, 08
700	644, 84
800	962, 56
900	1370, 52
1000	1880, 00
2000	15040, 00
2154	18789, 00

если мы сложимъ порознь числа, лежащія въ этой таблицѣ на той же горизонтальной линіи, т. е. къ полезной силѣ машины прибавимъ потерю на треніе, то получимъ для каждаго случая сколько берется лошадей отъ силы Иматры, и такимъ образомъ, мы могли бы прибавить третій весьма интересный столбецъ таблицы и видѣть изъ него величину полезнаго дѣйствія, но по причинамъ, которыя сейчасъ представимъ, мы не будемъ на этомъ останавливаться, а замѣтимъ только, что сумма самыхъ послѣднихъ чиселъ въ первомъ и во второмъ столбцѣ, т. е. количество $2154 + 18789 = 20943$ лошадей, составляетъ всю силу Иматры; отсюда и изъ той страшной

быстроты, съ которою увеличивается потеря на треніе, заключаемъ:

1) еслибъ для всѣхъ машинъ, расположенныхъ на разстояніи 800 верстъ отъ Иматры была употреблена полная сила этого водопада, то наибольшее полезное дѣйствіе, какое можно было бы получить отъ этой огромной силы, составляло бы только 2154 лошади, т. е. только около десятой части, остальные же 90% силы Иматры будутъ истрачены на побѣжденіе тренія въ трубѣ;

2) чѣмъ большую силу представляютъ всѣ вообще московскіе заводы, тѣмъ меньше выгоды отъ передачи къ нимъ воздуха на такое далское разстояніе: при силѣ около 700 лошадей полезное дѣйствіе уже почти равно потерѣ, и слѣдовательно,

3) въ Москву никакъ не должно передавать всей силы Иматры, а только часть ея и чѣмъ меньше, тѣмъ лучше; остальная наибольшая часть этой силы должна быть употребляема на другія дѣйствія и безъ передачи воздуха по длиннымъ трубамъ.

Однакожъ, эти послѣднія разсужденія и заключенія еще далеко не полны: мы въ нихъ принимали во вниманіе только полезное дѣйствіе (N) и работу тренія воздуха по 800-верстной трубѣ; мы предполагали, что воздухъ сжатъ до M атмосферъ, но не выразили той работы, которую должны производить насосы, чтобы постоянно сжимать воздухъ до этой степени, а эта работа очевидно есть главная; мы показали только какое вліяніе оказываетъ треніе по такой длинной трубѣ. Очевидно также, что воздухожиматели, помѣщенные у Иматры, берутъ воздухъ совершенно спокойный, между тѣмъ, какъ къ московскимъ заводамъ, этотъ воздухъ притекаетъ очевидно съ нѣкоторою скоростію v , которую мы можемъ опредѣлить по вышеполученной формулѣ (22), и эта скорость совершенно пропорціональна полной силѣ N этихъ заводовъ; такъ что часть силы этихъ воздухожимателей и, слѣдовательно, часть силы Иматры употребляется на приращеніе или доставленіе воздуху живой силы. Наконецъ, воздухъ, получаемый московскими заводами, не только производитъ полезное дѣйствіе N индикаторныхъ силъ, но побѣждаетъ также и заднее давленіе атмосферы на поршни рабочихъ цилиндровъ. Если принять во вниманіе всѣ эти обстоятельства, то передача сжатого воздуха по трубамъ окажется даже и для малосильныхъ машинъ невыгодною. Законы механики даютъ намъ возможность выразить и опредѣлить съ желаемою точностію всѣ эти обстоятельства. Одинъ изъ важнѣйшихъ законовъ этой науки есть такъ называемый законъ живыхъ силъ, заключающійся въ томъ, что если изъ суммы работъ всѣхъ двигателей вычтемъ сумму работъ всѣхъ сопротивленій, полезныхъ и вредныхъ, то остатокъ выразитъ приращеніе живой силы системы. Чтобы выразить это урав-

неніе, означимъ чрезъ N_0 силу въ паровыхъ лошадяхъ всѣхъ воздухо-
сжимателей, употребляемыхъ у Иматры, для московскихъ заводовъ,
тогда $15 N_0$ представитъ въ пудо-футахъ секундную движущую ра-
боту всѣхъ этихъ насосовъ; пусть A представитъ въ тѣхъ же
единицахъ секундную препятствующую работу сжимаемаго воздуха,
 Φ работу тренія по трубѣ, идущей до Москвы, и $15 N$ полезное
дѣйствіе заводовъ; такъ какъ чрезъ k мы означали давленіе въ
пудахъ на 1 кв. футъ, чрезъ p секундный расходъ воздуха, чрезъ Δ
его плотность подъ давленіемъ одной атмосферы и чрезъ m среднее
рабочее давленіе въ цилиндрѣ, то $\frac{p}{\Delta m}$ выразитъ объемъ въ кубич.

футахъ, образуемый движеніемъ поршня въ 1 секунду, а потому $\frac{kp}{\Delta m}$
выразитъ въ пудо-футахъ работу задняго давленія на поршни за-
водскихъ цилиндровъ; слѣдовательно

$$A + \Phi + 15 N + \frac{kp}{\Delta m}$$

представитъ полную работу всѣхъ сопротивленій, а потому

$$15 N_0 - \left(A + \Phi + 15 N + \frac{kp}{\Delta m} \right)$$

выразитъ количество, которое должно быть равно секундному при-
ращенію живой силы воздуха, идущаго отъ Иматры до Москвы.

Если g выражаетъ мѣру тяжести, то $\frac{p}{g}$ представитъ массу воздуха,
расходуемаго въ секунду, а потому по опредѣленію живой силы
имѣемъ, что приращеніе ея въ фунто-футахъ равно $\frac{p}{2g} v^2$ или въ
пудо-футахъ $\frac{p}{40} \cdot \frac{v^2}{2g}$, ибо, повторяемъ, воздухосжиматели, дѣйствую-

щіе у Имарты, берутъ воздухъ совершенно спокойный, т. е. имѣю-
щій скорость равную нулю (было бы странно обращать вниманіе
на направленіе и скорости вѣтра, дующаго во время дѣйствія воз-
духосжимателей у Иматры). Итакъ, законъ живыхъ силъ, прило-
женный къ нашему случаю, очевидно выразится такъ:

$$15 N_0 - \left(A + \Phi + 15 N + \frac{kp}{\Delta m} \right) = \frac{p}{40} \cdot \frac{v^2}{2g} \quad (27)$$

Выраженія всѣхъ отдѣльныхъ членовъ этого уравненія были уже
найжены нами выше, или же могутъ быть непосредственно выве-
дены изъ прежнихъ нашихъ уравненій. Такъ, уничтожая знамена-
тель въ уравненіи (21) и развертывая скобки, имѣемъ: $крт - кр =$

$15 \Delta m N$, откуда $кр = крт - 15 \Delta m N$, и $\frac{кр}{\Delta m} = \frac{кр}{\Delta} - 15 N$; эту

величину мы и можемъ подставить въ выраженіе (27); для прочихъ членовъ имѣемъ: изъ выраженія (6) величина $A = \frac{\kappa p}{\Delta} \log M$; изъ уравненія же (25): $\Phi = p \frac{fL}{d} \cdot \frac{v^2}{2g}$; но, какъ мы и замѣтили при опредѣленіи численнаго значенія этой послѣдней величины, она выражена въ фунто-футахъ, такъ что въ пудо-футахъ будетъ: $\Phi = \frac{p}{40} \cdot \frac{fL}{d} \cdot \frac{v^2}{2g}$. Теперь подставимъ всѣ эти значенія въ уравненіе (27), и опредѣлимъ изъ него двигательную работу $15 N_0$ сжимающихъ насосовъ, получимъ:

$$15 N_0 = \frac{\kappa p}{\Delta} \log M + \frac{p}{40} \cdot \frac{fL}{d} \cdot \frac{v^2}{2g} + 15 N + \frac{\kappa p}{\Delta} 15 N + \frac{p}{40} \cdot \frac{v^2}{2g}$$

по сокращеніи и по взятіи p общимъ множителемъ, получимъ:

$$15 N_0 = p \left[\frac{\kappa}{\Delta} (\log M + 1) + \frac{1}{40} \left(\frac{fL}{d} + 1 \right) \frac{v^2}{2g} \right] \quad (28);$$

здѣсь p есть секундный расходъ воздуха; онъ по уравненію (6) выражается такъ:

$$p = \frac{15 \Delta m}{\kappa(m-1)} \cdot N$$

величина же v есть скорость истеченія воздуха изъ трубы, идущей отъ Иматы до Москвы; эта скорость по уравненію (22) выражается такъ:

$$v = \frac{15 m}{\kappa s (m-1)} \left(\frac{N}{M} \right),$$

а слѣдовательно высота, соотвѣтствующая этой скорости, опредѣлится изъ

$$\frac{v^2}{2g} = \frac{15^2 m^2}{2g \cdot \kappa^2 s^2 (m-1)^2} \left(\frac{N}{M} \right)^2.$$

По этимъ 4 уравненіямъ, если мы знаемъ среднее рабочее давленіе m въ цилиндрахъ московскихъ машинъ, степень сжатія воздуха M при выходѣ его изъ трубъ и діаметръ d или площадь s этой трубы, то можемъ опредѣлить силу N_0 воздушсжимающихъ насосовъ для каждой желаемой силы N московскихъ заводовъ. Чтобы получить прямую зависимость силы N_0 отъ силы N , подставимъ

въ уравненіе (28) выраженія для p и для $\frac{v^2}{2g}$; сдѣлавъ при этомъ

сокращенія и введя въ скобки множитель $\frac{\Delta}{\kappa}$, получимъ:

$$\frac{N_0}{N} = \frac{m}{(m-1)} \left[\log M + 1 + \frac{\Delta}{40\kappa} \cdot \frac{1}{2g} \cdot \left(\frac{15 m}{\kappa s (m-1)} \right)^2 \left(\frac{fL}{d} + 1 \right) \left(\frac{N}{M} \right)^2 \right] \quad (29).$$

Принявъ, что $m=4$ атмосферамъ, тогда $\frac{m}{m-1} = \frac{4}{3}$, а также $\frac{15 m}{m-1} = 20$;

принявъ же размѣренія трубы, какія предполагаетъ г. Барановскій, т. е. положивъ $d = \frac{7}{8}$ фута, а значить, поперечная площадь трубы $s = \pi \frac{d^2}{4} = 1,069$ кв. фута, и зная, что $\kappa = 58,67$ пуда, получимъ $\kappa s = 62,72$ пуда и выражаетъ собою давленіе атмосферы на отверстіе трубы; по этимъ даннымъ $\frac{15 m}{\kappa s (m-1)} = 0,88$, такъ что $\left[\frac{15 m}{\kappa s (m-1)} \right]^2 = 0,7744$, а потому $\frac{1}{2g} \cdot \left[\frac{15 m}{\kappa s (m-1)} \right]^2 = 0,012$. Точно также, зная изъ предыдущаго, что коэффициентъ тренія $f = 0,024$, получимъ $\frac{fL}{d} + 1 = 57 601$, а потому $\frac{1}{2g} \cdot \left[\frac{15 m}{\kappa s (m-1)} \right]^2 \left(\frac{fL}{d} + 1 \right) = 691,21$; наконецъ, принявъ для плотности воздуха величину $\Delta = \frac{1}{11}$ фунта, получимъ $\frac{\Delta}{40 \kappa} \cdot \frac{1}{2g} \left[\frac{15 m}{\kappa s (m-1)} \right]^2 \left(\frac{fL}{d} + 1 \right) = 0,0268$, такъ что уравненіе (29) обращается въ слѣдующее:

$$\frac{N_0}{N} = \frac{4}{3} \left[\log M + 1 + 0,0268 \left(\frac{N}{M} \right)^2 \right], \text{ или} \\ \frac{N}{N_0} = \frac{3}{4 \left[\log M + 1 + 0,0268 \left(\frac{N}{M} \right)^2 \right]} \quad (30)$$

Очевидно, что дробь $\frac{N}{N_0}$, представляющая отношеніе полезнаго дѣйствія московскихъ машинъ къ силѣ насосовъ, сжимающихъ воздухъ у Иматры, есть то самое, что называютъ *коэффициентомъ полезнаго дѣйствія машины* (*rendement de la machine, efficiency of the engine*) и изъ послѣдняго уравненія мы заключаемъ: 1) что проводка сжатого воздуха по трубѣ тѣмъ менѣе выгодна, чѣмъ сильнѣе машины на другомъ концѣ этой трубы, и 2) степень сжатія воздуха у этого конца, а слѣдовательно и у начала трубы не слѣдуетъ брать какую нибудь, какъ напримѣръ 40 или 50 атмосферъ, какія принимаетъ г. Барановскій; но для этой степени существуетъ наивыгоднѣйшая величина, ибо она входитъ какъ въ числитель ($\log M$), такъ и въ знаменатель $\left(\frac{N}{M} \right)^2$ количества, находящагося въ скобкахъ; мы могли бы по правиламъ наибольшихъ и наименьшихъ величинъ опредѣлить наивыгоднѣйшее значеніе для M ; но такъ какъ эта величина должна зависѣть также отъ рабочей упругости m въ цилиндрахъ, которую мы принимали равною 4 атмосферамъ и которая у насъ скрылась въ численныхъ выкладкахъ, то, для сокращенія нашихъ разсужденій, мы не остановимся

на этомъ, хотя и весьма интересно, вопросѣ. Примемъ, что $M = 50$ атмосферамъ, тогда $\log M = 3,9121\dots$ (это есть неположительный логарифмъ); а потому $\log M + 1 = 4,9121\dots$ и слѣдовательно,

$$\text{уравненіе (30) обращается въ } \frac{N}{N_0} = \frac{3}{4 \left[4,9121 + 0,268 \left(\frac{N}{50} \right)^2 \right]}$$

Положивъ для краткости $0,268 \left(\frac{N}{50} \right)^2 = q$, и $4,9121 = a$, получимъ:

$$\frac{N}{N_0} = \frac{3}{4(a+q)} \dots \dots \dots (31).$$

Такимъ образомъ для всякой желаемой силы N московскихъ заводовъ, мы можемъ опредѣлить величину q , по которой и по a найдемъ коэффициентъ полезнаго дѣйствія этихъ заводовъ, въ отношеніи къ истраченной для нихъ силѣ N_0 , а значить узнаемъ и какъ велика сія послѣдняя, и тогда очевидно количество $N_0 - N$ представитъ полную потерю силы, родившуюся вслѣдствіе передачи воздуха по трубѣ, а дробь $\frac{N_0 - N}{N}$ покажетъ сколько заводовъ, такихъ, какъ тѣ, которые дѣйствуютъ силами Иматры, могли бы быть приводимы въ движеніе потерянною силою. По такому плану составляемъ для ясности слѣдующую таблицу.

Сила N въ лошадей, какъ бы 1 завода.	$\left(\frac{N}{50} \right)^2$	q	$a + q$	полезнаго дѣйствіе $\frac{N}{N_0}$	сила N_0 въ лошадей, потребнаго числа насосовъ.	$N_0 - N$ число потерянныхъ лошадей.	$\frac{N_0 - N}{N}$ число потерян. заводовъ.
100	4	0,1072	5,0193	$\frac{1}{6,7} = 14,9\%$	670	570	5,7
200	16	0,4288	5,3409	$\frac{1}{7,1} = 14\%$	1420	1220	6,1
300	36	0,9648	5,8769	$\frac{1}{7,8} = 12\%$	2340	2040	6,8
400	64	1,7152	6,6273	$\frac{1}{8,8} = 11,3\%$	3520	3120	7,8
500	100	2,68	7,5921	$\frac{1}{10,1} = 9,9\%$	5050	4550	9,1
600	144	3,8392	8,7713	$\frac{1}{11,7} = 8,6\%$	7020	6420	10,7
800	256	6,8608	11,7729	$\frac{1}{15,7} = 6,4\%$	12560	11760	14,7
1000	400	10,72	15,6321	$\frac{1}{20,8} = 4,8\%$	20800 (вся сила иматры.)	19800	19,8

Изъ этой таблицы видимъ: 1) что если употребить всю силу Иматры для дѣйствія московскихъ заводовъ, то эти заводы не могутъ быть сильнѣе какъ въ 1000 лошадей, такъ что при этомъ они произведутъ полезнаго дѣйствія менѣе чѣмъ 5% отъ силы Иматры, а 95% этой послѣдней израсходуются на вредныя вспомогательныя дѣйствія; другими словами, потеря будетъ равна почти 20-тъ разъ взятымъ всѣмъ въ совокупности московскимъ заводамъ; 2) даже и въ томъ случаѣ, когда сила всѣхъ этихъ заводовъ не превышаетъ 100 лошадей, полезное дѣйствіе составитъ только около 15%, т. е. гораздо менѣе, чѣмъ какія нибудь въ настоящее время существующія машины, ибо и вѣтренныя даже мельницы могутъ передавать болѣе 30%; правда, паровыя машины передаютъ только 5% полезнаго дѣйствія, но не въ отношеніи къ истрачиваемой *механической работѣ*, а въ отношеніи къ теплородной способности топлива; 3) наша таблица и формулы показываютъ, что съ увеличеніемъ силы московскихъ заводовъ, употребленіе для нихъ сжатого воздуха все болѣе и болѣе невыгодно; слѣдовательно, можно было бы думать, что выгоды окажутся для очень слабыхъ заводовъ; но мы можемъ взять предѣлъ слабыхъ заводовъ, а именно положить въ нашихъ формулахъ N бесконечно малымъ, тогда въ уравненіи (31)

величина q будетъ неизмѣримо малая и коэффициентъ $\frac{N}{N_0}$ полезнаго дѣйствія такихъ машинъ окажется равнымъ только $\frac{3}{4a} = \text{около } \frac{1}{5}$

или только 20%, а 70% силы потеряются безъ всякой пользы; 4) таблица намъ показываетъ, что не треніе составляетъ для всѣхъ силъ N главную причину незначительности полезнаго дѣйствія, что оно слишкомъ вредитъ только сильнымъ машинамъ, а въ слабыхъ надъ этою потерю преобладаетъ въ большой степени трата силы на сжатіе, на приготовленіе воздуха, такъ что не только передача воздуха по трубамъ, но и сжатое его состояніе, въ которомъ и заключается вся сущность проекта г. Барановскаго, оказываются слишкомъ мало полезными, т. е. въ той только степени, въ какой могутъ быть полезны самыя несовершенныя изъ дѣйствующихъ вѣтренныхъ мельницъ, и напрасно изобрѣтатель разсчитываетъ силу Иматры и другихъ финляндскихъ, менѣе значительныхъ, водопадовъ производить въ Россіи всѣ тѣ же работы, какія теперь главнымъ образомъ почти исключительно производятся паромъ; это значитъ замѣнить паръ вѣтренными мельницами и даже самыми слабыми изъ нихъ.

Однакожъ, всѣ эти разсужденія относятся только къ заводамъ, ко-

торые тратятъ воздухъ по мѣрѣ его къ нимъ притока и которые по-
этому не нуждаются въ запасѣ. Предѣлы журнала не позволяютъ
намъ съ такою же подробностію разсмотрѣть тѣ случаи, когда ма-
шина дѣйствуетъ, употребляя запасный воздухъ, т. е. мы говоримъ
про машины кораблей и локомотивовъ; преимущественно въ этихъ
случаяхъ обнаруживаютъ свое огромное и постоянное вліяніе тепло-
родныя явленія при расширеніи запаснаго воздуха. Мы эту важную
часть проекта изобрѣтателя отложимъ до будущихъ номеровъ жур-
нала, и тогда постараемся также опредѣлить наивыгоднѣйшую сте-
пень сжатія воздуха, въ зависимости, между прочимъ, и отъ рабо-
чей упругости воздуха въ цилиндрахъ, какъ постоянныхъ фабрич-
ныхъ), такъ и подвижныхъ машинъ. Мы принимали выше, что ра-
бочее давленіе m равно 4 атмосферамъ, но съ увеличеніемъ его и
полезная сила N также увеличивается, хотя и медленно, какъ это
и показываютъ наши формулы; но едва ли можетъ быть выгодно
употреблять въ цилиндры очень большія среднія рабочія давле-
нія, какъ напримѣръ 10 атмосферъ? это мы разсмотримъ послѣ.

Н. Аллиозъ.

ПЛАВАНІЕ ВЪ ЯПОНСКОМЪ МОРѢ (*).

Послѣ туманнаго, сыраго дня и непостояннаго вѣтра, вечеръ 12-го іюля былъ тихій и теплый. Свинцовыя тучи, неизмѣнныя спутницы ненастья, сбѣжали къ горизонту и слились тамъ съ туманомъ, который въ здѣшнихъ моряхъ, въ первой половинѣ лѣта, рѣдко покидаетъ горизонтъ. Заря прошла. Въ небольшомъ разстояніи нельзя уже было распознавать извилины берега, ни по тѣнямъ судить о направленіи его хребтовъ и ложбинъ. Все слилось въ одну темносинюю массу, которой только верхняя черта ясно обрисовывалась на чистомъ, но тускломъ небѣ, когда мы подходили къ рейду Врангеля, въ юго-восточномъ углу залива Америка или Горнетъ.

По мѣрѣ того, какъ клиперъ вдавался въ глубь рейда, темнота увеличивалась; только привычный глазъ могъ судить, по степени темноты, гдѣ берегъ ближе, гдѣ дальше. На минуту показался огонекъ на берегу и скрылся; вѣрно, послѣдняя вспышка догоравшаго костра. Кругомъ ни малѣйшаго звука. Гулъ прибоя тоже утихъ, когда мы вдалились далѣе внутрь рейда, и пока еще клиперъ шелъ впередъ съ расхода, только вырывавшійся паръ, да голоса лотовыхъ нарушали ночную тишину.

Шесть саженъ!.. зазвенѣлъ канатъ, клиперъ вздрогнулъ и все тихо, по прежнему. Съ полчаса пошумитъ могучій паръ, и наступитъ мертвая тишина, которая такъ рѣдко нарушается здѣсь по ночамъ.

Люблю я входить и уходить съ рейда вечеромъ, когда съ усыпающею природою утихаютъ и людскія страсти и волненія. Придя на рейдъ въ темнотѣ, имѣешь время одуматься прежде, чѣмъ награнуть къ вамъ желанныя и нежеланныя гости, а въ особенности коммисіонеры большихъ портовъ. Надо нѣсколько привыкнуть къ этому особому классу промышленниковъ, чтобы терпѣливо и безъ смѣху или досады выслушивать ихъ навязчивыя предложенія и без-

(*) При чтеніи этой статьи можно руководствоваться картой, приложенной къ № 2 М. Сб.

перегонную брань другъ съ другомъ. Одно неудобство приходится въ портъ поздно вечеромъ — нельзя тотчасъ же получить письма, которыхъ ждешь всегда съ нетерпѣніемъ; но оно вознаграждается тѣмъ, что ежели есть письма, то онѣ становятся дороже отъ нѣсколькихъ лишнихъ часовъ ожиданія, а нѣтъ ихъ, какъ обыкновенно бываетъ, то и тогда въ выигрышѣ, потому что лишній день въ-ришь въ общанія корреспондентовъ.

Уходить въ море на ночь еще пріятнѣе. Въ такомъ случаѣ по-неволѣ кончаются во-время всѣ сдѣлки съ берегомъ, палуба чиста, и прежде чѣмъ оставишь рейдъ, уже чувствуешь себя одинокимъ, а когда слѣдующее утро встрѣчаетъ васъ въ чистомъ океанѣ, то о якорной стоянкѣ вспоминаешь какъ будто о давно прошедшемъ и не замѣчаешь перехода отъ якорныхъ къ чисто морскимъ условіямъ жизни.

На рейдѣ Врангеля насъ не ждали ни письма изъ дома, ни навязчивые коммисіонеры, но и тутъ хорошо было, что мы вошли въ темнотѣ. Какъ ни просты виды рейда, но, открывшись намъ вдругъ и при счастливомъ освѣщеніи, они оставили пріятное впечатлѣніе, которое уцѣлѣло въ памяти, не смотря на послѣдующіе дождливые дни.

Вотъ что увидали мы на утро по приходѣ на рейдъ. Справа (смотря на югъ)—отъ горизонта воды подымались, мѣстами отлого, мѣстами почти отвѣсно до небольшой высоты, двѣ горы, сросшіяся вмѣстѣ и отъ которыхъ далѣе къ юго-востоку шелъ непрерывный хребетъ меньшихъ высотъ. По склону горъ и ихъ продолженіямъ зеленѣлъ довольно частый лиственничный лѣсъ, мѣстами пятнами свѣтлѣли прогалины, а у крутыхъ мысовъ громоздились почернѣвшіе камни; тутъ же въ разлогѣ горъ, у берега виднѣлась и юрта. Передъ клиперомъ, за узкою песчаною полоскою берега, начинались низменные луга, которые въ одну сторону скоро сrostались съ отрогами отъ лѣсистаго хребта, а въ другую шли, постепенно расширяясь, до отдаленнаго высокаго ряда повидному обнаженныхъ горъ. Эти послѣднія шли въ направленіи меридіана, и къ сѣверу соединялись съ острыми коническими горами въ вершинѣ залива Америка, которыхъ странною формою мы были поражены наканунѣ, но которыя теперь прятались за высокіе, крутые мысы. По долины вьется быстрая рѣчка, но она такъ искусно прячется въ высокой травѣ, что съ рейда ея совсѣмъ непримѣтно, и за рѣчку принимаешь полоску стоячей воды въ вершинѣ рейда.

Съ лѣвой стороны берега рейда высокіе и голые. Начинаются у самаго устья рѣчки круто, и отлогими, однообразными бухтами тянутся до рѣки Сучанъ. У мысовъ кучи кампей, изъ которыхъ иные

торчатъ изъ воды въ разстояніи нѣсколькихъ десятковъ сажень отъ берега; но это уже далѣе, за предѣлами рейда Врангеля.

Утро было теплое; въ морѣ, судя по облакамъ, дуло свѣжо отъ SO, но на рейдѣ не колыхало, и, пользуясь рѣдкимъ солнышкомъ, клиперъ просушивалъ свои паруса. Лѣвый дальній хребетъ горъ представлялъ довольно живую картину игры свѣта. На его гладкихъ бокахъ тѣни отъ облаковъ гнались одни за другими. По временамъ блеснеть яркій лучъ, вершины хребта засвѣтятся, ущелья, трещины и узкія долинки черными змѣями поползутъ къ равнинѣ; потомъ набѣгающая отъ юга туча быстро ихъ затушетъ, и тѣни по хребту уже незамѣтно сливаются однѣ съ другими. Все это, однакоже, продолжалось недолго. Часа черезъ два уже наврапывалъ дождь.

На лугу, прямо противу насъ, стоялъ шалашъ, и вокругъ него мѣсто было вытоптано; на разсвѣтѣ часовые слышали мычаніе, слѣдовательно тутъ ночевало стадо, и достать быка было одною изъ первыхъ нашихъ заботъ. Мы уже знали по рассказамъ въ Новгородской гавани, что здѣшніе жители знакомы съ серебромъ, но до торгова надо было отыскать еще и скотъ и хозяевъ его. Я отправился на берегъ; въ юртѣ мы нашли трехъ манзовъ и стали допрашивать ихъ о ночевавшемъ у шалаша стадѣ. Подражаніемъ мычанію и приставленіемъ рукъ къ головѣ на подобіе роговъ не трудно было дать имъ понять, что дѣло шло о скотѣ, а звонкіе доллары объясняли достаточно остальное. Манзы показывали, что хозяинъ скота живетъ далеко въ глубинѣ залива, но проводить насъ туда долго не соглашались. Наконецъ, они вытолкали изъ своей среды намъ въ провожатые средняго роста, пожелыхъ лѣтъ, оборваннаго, съ гноившимися глазами товарища, который хотя и былъ старѣе остальныхъ, но казался у всѣхъ на помыканіи. Сморщенное лицо, жидкая бородка, какъ бы выщипанные усы, болѣзненные узкіе глаза придавали ему жалкій видъ, голосъ же его былъ въ особенности непріятенъ. Въ языкѣ манзовъ, который, какъ говорятъ, есть языкъ сѣверныхъ провинцій Китая, рѣзкіе звуки вообще преобладаютъ надъ густыми и шипячими; но у нашего молодца вырывались такіа отрывистыя шероховатыя слова, что каждый разъ, какъ онъ начиналъ говорить, мурашки пробѣгали по кожѣ. Надо отдать, впрочемъ, ему справедливость, онъ говорилъ мало и нехотя, какъ бы сознавая вполнѣ недостатокъ своего органа.

Засунувъ за поясъ бродни, родъ лаптей, и набивъ трубку ѣдкимъ табакомъ, нашъ вожатый скоро былъ готовъ, и, переѣхавъ на вельботѣ къ одному изъ мысовъ восточной стороны залива, мы вышли на берегъ и продолжали путь на сѣверъ тропинкою. Два матроса съ ружьями провожали насъ.

Мы шли по берегу и только у мысовъ взбирались на горы. Въ каждой бухточкѣ проходили одну или двѣ юрты и ряды коническихъ кучъ. Это были кучи высушенной морской капусты, прикрытыя сухою травою — главный и пожалуй единственный источникъ богатства маньчжуръ. Эту траву собираютъ по всему берегу къ сѣверу отъ границъ Кореи, сушатъ ее на пескѣ и потомъ свиваютъ въ жгуты въ родѣ того, какъ наши бабы свиваютъ выполосканное бѣлье. Потомъ жгуты складываютъ въ аккуратныя пачки, штукъ по десяти въ каждой, и въ такомъ видѣ морская капуста развозится по Китаю. Начальникъ поста въ бухтѣ Экспедиція, въ Новгородской гавани, говорилъ, что ежегодно до 500 возовъ этой капусты вывозятъ изъ здѣшнихъ мѣстъ. Меня удивляетъ: когда, при обиліи тумановъ и дождей, маньчжуры успѣваютъ высушивать эту траву въ такомъ значительномъ количествѣ.

Отъ природнаго ли равнодушія или отъ привычки видѣть русскихъ въ другихъ портахъ здѣшняго берега, по обитатели юртъ нисколько не тревожились нашимъ появленіемъ. Въ нѣкоторыхъ юртахъ приглашали въ себѣ и, вѣрные китайскому обычаю, приготавлились поднимать чаемъ. Торопясь къ цѣли нашего похода, мы не пользовались гостепріимствомъ маньчжуръ, а только по временамъ пытались купить у нихъ кой-какія огородныя овощи, но не вездѣ успѣшно. У многихъ юртъ огороды были значительные и хорошо воздѣланные; на грядкахъ видѣлись: картофель, капуста, очень похожая на нашу широколистную кочанный салатъ, и болѣе всего лукъ, чесноку и черемшѣ. До послѣднихъ трехъ сортовъ зелени маньчжуры большіе охотники, и ихъ ароматическіе рты служили лучшимъ тому доказательствомъ.

Я уже нѣсколько разъ употреблялъ слова «маньчжуры» въ смыслѣ названія племени. Такъ принимаютъ его здѣсь непосвященные въ китайскую премудрость; на самомъ же дѣлѣ, какъ объясняютъ знающіе, это слово китайское и значитъ «бездомный» или «бродяга», и жители здѣшнихъ мѣстъ не составляютъ отдѣльнаго племени, а суть ничто иное, какъ выселенцы, бѣглецы и бродяги изъ сѣвернаго Китая. Я незнакомъ съ типомъ сѣверныхъ китайцевъ, а потому могу свидѣтельствовать только, что между маньчжурами и китайцами окрестностей Шанхая и Кантона разница большая, какъ въ цвѣтѣ кожи, такъ и въ формѣ глазъ и складкѣ лица вообще. На мой взглядъ они очень похожи на маньчжуръ, которыхъ мнѣ случалось видѣть на Амурѣ, по что они не маньчжуры можно заключить изъ ихъ нелюбви и боязни этого племени. По одеждѣ нельзя придти ни къ какому выводу, потому что кромѣ китайскихъ шапокъ костюмъ маньчжуръ очень неопредѣленный.

Уже часа два шли мы скорыми шагами за молчаливымъ проводникомъ; на всякую нашу попытку вывѣдать, далеко ли еще до дома хозяина скота, онъ отвѣчалъ нѣсколькими царапавшими душу звуками, указывая пальцемъ въ одномъ и томъ же направленіи и только учащая шаги. Съ встрѣчавшимися у юртъ манзами онъ обмѣнивался словами на бѣгу и не принималъ никакого участія въ нашихъ торгахъ.

Пробѣжавъ три бухты, тропинка стала склоняться внутрь отъ берега; на заворотѣ было двѣ юрты побольше, предшествовавшихъ и большому огороду. Пока мы торговались съ высокымъ, лысымъ и сердитымъ старикомъ о нѣсколькихъ грядахъ луку, догналъ насъ одинъ изъ манзъ, видѣнныхъ нами на рейдѣ, здоровый парень съ чистымъ и выразительнымъ лицомъ. Онъ исчезъ въ юрту, но скоро опять появился въ сопровожденіи низенькаго, сѣдаго старичишки. Это былъ хозяинъ скота, и торгъ завязался. Старикъ внимательно разсматривалъ доллары, потащилъ ихъ съ собою въ юрту и началъ взвѣшивать на китайскихъ вѣскахъ. Вѣски эти родъ безмѣна и состоятъ изъ авуратно обструганой палочки изъ китоваго уса съ мелкими дѣленіями; въ одному концу палочки привѣшена роговая чашечка. Гири нѣтъ, но палочка подвѣшивается шелковою петлею, и, передвигая эту петлю на различныя дѣленія, вѣсъ опредѣляется тѣмъ дѣленіемъ, на которомъ одинъ конецъ палочки уравнивается другой съ чашечкою и взвѣшиваемою вещью. На такихъ вѣскахъ немного свѣсишь, но и назначеніе ихъ только для дорогихъ металловъ.

Манзы долго совѣтовались между собою, и тоненькій голосъ старика часто слышался среди грубыхъ голосовъ молодыхъ. Результатъ совѣщанія былъ на столько благопріятенъ, что старикъ сталъ собираться идти съ нами назадъ, на рейдъ. Ему надо было только обуться; но онъ съ такимъ педантствомъ и тщаніемъ переминалъ траву, которою набивалъ свои лапти, что прошло почти съ полчаса прежде, чѣмъ онъ ихъ окончательно зашнуровалъ и, привѣсивъ трубку и кпсетъ, побрелъ за нами.

Лѣтнія обувь манзъ, какъ и вообще всѣхъ жителей по здѣшнимъ берегамъ и далѣе на сѣверъ до Амура, заключается въ такіе называемыхъ по сибирски бродняхъ, но только безъ голенищъ. Бродни эти ни что иное какъ кусокъ кожи, котораго края загнуты вверху и прошнурованы ремешками такъ, что, когда ремни обтянуты, кожа обхватитъ ступню со всѣхъ сторонъ; передъ тѣмъ что надѣвать эти азіатскія лапти, ихъ набиваютъ мягкою, сухою травою, въ которой нога тонетъ, когда лапти затягиваются. Обувь эта очень удобна; ногѣ въ ней мягко и свободно, и вода не скоро

пробирается чрезъ траву даже и тогда, когда кожа уже намокнетъ.

Мы вернулись на клиперъ поздно; старикъ отправился ночевать въ юрту, обѣщая, сколько мы поняли, пригнать скотъ на другой день.

Старикъ сдержалъ свое слово, и сегодня послѣ обѣда пригнали къ шалашу штукъ до сорока очень хорошаго скота, да только мы не могли тотчасъ же сдѣлать выбора. Быки оказались пугливѣе своихъ хозяевъ и, лишь только завидѣли матросъ, рубившихъ дрова, повернули въ горы и разбѣлись по лѣсу. Уже поздно вечеромъ манзы спутали небольшого бычка и продали его за четырнадцать долларовъ.

Клиперъ оставался на рейдѣ Врангеля пять дней. Намъ нужно было только опредѣлить долготу мѣста по хронометрамъ и сравнить ее съ долготою, найденною полковникомъ Бабкинымъ на шкунѣ «Востокъ», описавшей рейдъ въ прошломъ году,—да то дождь, то тучи мѣшали выполнить это въ кратчайшій срокъ. Манзы на долбленныхъ челнокахъ пріѣзжали къ намъ каждый день изъ отдаленныхъ юртъ залива и привозили, кто десятокъ яицъ, кто куру; за все запрашивали въ-три-дорога, но потомъ уступали по довольно сходнымъ цѣнамъ, ежели не считать пустыхъ бутылокъ и жестянокъ изъ подъ презервовъ, поступавшихъ въ придачу. Привозили также шкуры енотовъ и лисицъ, но дрянныя, и одного молоденькаго живаго енота, который и сидитъ теперь на привизи у трубы. Онъ никого не пропуститъ мимо, чтобы не зарычать, согнетъ хребетъ, оцетинится, оскалитъ острые какъ у акулы зубы и дрожитъ всѣмъ тѣломъ, а злость такъ и сверкаетъ изъ черныхъ глазъ. По злости онъ имѣетъ большое сходство съ гіеною, хотя природа и не надѣлила его силою въ соразмѣрности.

Изрѣдка манзы пріѣзжали и на большихъ своихъ лодкахъ, тоже выдолбленныхъ изъ цѣльнаго дерева, но съ надставленными боками; въ такихъ случаяхъ ихъ бывало въ лодкѣ человекъ по десяти, и они пріѣзжали только для осмотра, съ пустыми руками, и даже не выходили на палубу. За всю стоянку ихъ перебивало у насъ человекъ до пятидесяти, но въ томъ числѣ ни одной женщины, да и въ юртахъ я видѣлъ только одну беззубую старуху; ясно, что ежели у нихъ есть семейства, то гдѣ нибудь далѣе внутрь. Съ катера, который ходилъ въ рѣку Сучанъ для осмотра ея устья, сказывали, что съ пригорка видѣли вдали большіе дома и какъ будто крытые тесомъ. Не мудрено, что тамъ есть настоящее селеніе, потому что выше по рѣкѣ, говорятъ, есть золотой песокъ.

Катеру не посчастливилось; два дня, что онъ былъ въ отлучкѣ,

шелъ почти непрерывный дождь, а остальное время туманъ стоялъ стѣною. Онъ могъ дознаться только, что въ рѣчкѣ есть двѣ и три сажени глубины, но на барѣ устья не болѣе одной сажени и постоянный бурунь. Гулъ этихъ буруновъ, подобный нескончаемому, отдаленному грому, слышался и съ рейда.

17 іюля ушелъ другой катеръ съ штурманскимъ офицеромъ, чтобы обрисовать мелкіе изгибы берега отъ западнаго мыса залива Америки до залива Востокъ, куда клиперъ долженъ былъ идти съ первымъ безтуманнымъ днемъ. Между тѣмъ рубили дрова,—очень вязкій красноватый дубъ; попадалась и береза, но мало. У берега, конечно, большихъ деревьевъ нѣтъ, но дальше въ горы попадаются дубы въ два и три обхвата; у здѣшняго дуба листь какъ то круглѣе и мельче обыкновеннаго. Между кустарникомъ попадаетъ много орѣшника. Почва вездѣ чистѣйшій черноземъ; трава густая и выше пояса, ходить было очень непріятно; землю размягло дождемъ до того, что даже на довольно крутыхъ скатахъ горъ нога вязала какъ въ трясинѣ, а съ каждаго дерева оказывало какъ изъ дупли.

Въ лѣсу очень мало жизни; все какъ будто вымерло. Не слышишь ни чирканія синицъ и другихъ столь же обыкновенныхъ мелкихъ птишекъ, ни стука дятловъ. На водѣ немного болѣе движенія. Пять-шесть пестрыхъ нырковъ покажутся, то въ одномъ то въ другомъ углу рейда, да одинокія, траурныя гагары, съ ихъ безобразно длинными, прямыми шеями, по временамъ разсаживались на каменья у мысовъ. Ни одной утки въ рѣчкѣ, ни одного кулика.

Я не могъ свыкнуться съ мыслию, чтобы такая пустота царствовала далеко вокругъ, и наканунѣ ухода клипера хотѣлъ убѣдиться въ томъ опытомъ. Я перевалилъ за ближайшія горы, и тамъ обхватила меня уже чисто гробовая тишина. На рейдѣ слышались по временамъ, то хоть серебристый звонъ клиперскаго колокола, то мѣрные удары топора, за ними крики «берегись» и трескъ падавшаго дерева, то плескъ воды, — это гагара, слетѣвшая съ камня, которая вначалѣ полета летитъ надъ водою такъ близко, что задѣваетъ за нее концами крыльевъ и пускаетъ концентрическіе круги по гладкой поверхности; здѣсь же ни одинаго звука, кромѣ шелеста травы подъ ногами, да падавшихъ съ кустовъ капель, которыя какъ горохъ сыпались на широкіе листья лопуха и другихъ неизвѣстныхъ мнѣ травъ. Подъ горою виднѣлось озеро, но и на немъ ни дупли. Спустившись къ тропинкѣ, которая вела вдоль озера, я повстрѣчался съ охотникомъ манзою; онъ шелъ домой съ пустыми руками, а длинное ружье съ фитилемъ болталось за спиною. Мы вмѣстѣ пошли къ юртамъ на дальнемъ концѣ озера у самаго моря, отъ ко-

того озеро отдѣлялось узкою полоскою намывной земли. Нѣтъ сомнѣнія, что оно составляло нѣкогда рукавъ моря; такихъ озеръ здѣсь не мало, и гдѣ онѣ еще не совершенно образовались, тамъ находишь прекрасныя маленькія гавани.

Товарищи, а можетъ быть и родные охотники, встрѣтили меня по-пріятельски и стали подбивать кашпцею изъ проса, но я отказался, а только попросилъ у нихъ чашку, чтобы напиться отличной холодной воды, которая ключомъ была тутъ же на перешейкѣ и близъ юртъ. Манзы принялись разсматривать мою двустволку, и я позволилъ каждому изъ нихъ сдѣлать по выстрѣлу. Постѣ каждаго выстрѣла все общество наивно хохотало, глядя какъ дробь прыгала по поверхности озера. Хохотъ манзъ, кромѣ удовольствія, выражалъ, какъ мнѣ казалось, и нѣкоторое удивленіе, которое я приписываю тому, что, охотясь только за звѣрями, они не употребляютъ дробн, и потому вѣроятно удивлялись, что столько пульскъ вдругъ вылетало изъ моего ружья.

Чтобъ не возвращаться старою дорогою, я просилъ манзъ прѣстѣ меня на рейдъ прямѣе, но лѣнтыя не пошли, отговариваясь, что идти тяжело и мокро, а только толковали мнѣ путь; я пошелъ по ихъ указаніямъ, да потомъ едва не раскаялся. Черезъ гору я перевалилъ скоро и вышелъ на берегъ сѣвернѣе рейда, но слѣдуя, по берегу, отвѣсные мыски часто заставляли меня пробираться по скользкимъ камнямъ; эти переходы требовали времени, а солнце уже сѣло я, такъ какъ впереди было еще нѣсколько такихъ препятствій, мнѣ вѣроятно пришлось бы вернуться ночевать въ юрту или бродить въ темнотѣ по лѣсу въ густой высокой травѣ и среди частаго валежника. На мое счастье показалось вдали нѣсколько челноковъ, возвращавшихся отъ клипера домой, въ глубь залива; я крикнулъ и одинъ изъ нихъ живо подгребъ въ мысу, у котораго я остановился въ раздумьи, какъ его обогнуть. Въ челнокѣ гребъ мальчишка лѣтъ шестнадцати, а сухошавый, желтый старикъ, съ перваго взгляда видно было—ворчунъ, правилъ. Сначала старикъ не хотѣлъ приставать, но блескъ гривенника задобрилъ его, и я помѣстился на носу; когда же мы отвалили, старикъ направилъ челнъ на сѣверъ и давалъ знать, что ему поздно ворочаться, а что онъ посадитъ меня гдѣ нибудь на противоположномъ берегу рейда. Промокшій и уставшій, я вовсе не былъ расположенъ покориться его капризамъ, и когда старикъ упорствовалъ грести въ свою сторону, я прицѣлился въ него изъ ружья, конечно не взводя курка. Старикъ замахалъ руками и поверотилъ челнъ, а мальчишка участилъ греблю. Повторивъ эту угрозу еще раза два, я заставилъ манзу провезти меня за всѣ крутые мыски и тамъ разстался съ

нимъ пріятелемъ. Два гривенника, вмѣсто одного обѣщаннаго, да два патрона совершенно насъ помирили, и старикъ отправился домой, качая головою, пока не скрыла его отъ меня уже наступившая темнота.

По песчаному побережью я уже безпрепятственно дошелъ до вельбота и только разъ былъ остановленъ на путѣ манзою, выбѣжавшимъ изъ юрты съ чашечкою въ наперстокъ велпчиною и флагою манчжурской водки, которою онъ подчивалъ. Водка эта имѣетъ пренепріятный вкусъ и одуряющаго свойства. Добыча ея, кажется, легка, и въ нѣкоторыхъ изъ нашихъ постовъ по здѣшнимъ портамъ должны были принимать строгія мѣры для прекращенія пьянства между командами; приходилось даже отгонять манзъ. До сихъ поръ наши поселенцы извлекаютъ весьма мало пользы изъ сосѣдства мѣстныхъ жителей, которые, кромѣ сбора морской капусты да трепанговъ, въ небольшомъ количествѣ, не занимаются правильно рыбными промыслами. Нигдѣ не случалось намъ видѣть даже орудій для рыбной ловли.

Къ 21 іюля три обсерваціи дали удовлетворительные результаты, и, съ разсвѣтомъ, клиперъ снялся съ якоря, при совершенномъ штилѣ и сносной, какъ казалось, погодѣ, но она обманывала насъ на рейдѣ. Когда открылся выходъ залива Америка, показалась и отдаленная стѣна тумана, которая быстро темнѣла и уже начала загрывать крайніе мысы выхода. Чтобы не тратить даромъ топлива, надо было опять выжидать переменъ; клиперъ свернулъ въ гавань Находка и едва во время. Когда мы оглябли входный мысъ гавани, то, въ разстояніи нѣсколькихъ сажень, можно было различать только пшпюю черту берега. За мысомъ, въ то же время, было ясно.

Вдоль татарскаго берега, къ сѣверу отъ Кореи, туманы такъ густы и постоянны всю весну и лѣто, иногда даже за августъ мѣсяцъ, что безъ точныхъ картъ, плаваніе вдоль берега и между его многочисленными, прекрасными портами, крайне затруднительно даже для паровыхъ судовъ, потому что берега вездѣ приглубы и лотъ бесполезенъ. Остается одно изъ двухъ: или ходить, въ значительной степени, на рискъ, или проводить дни въ напрасномъ выжиданіи ясныхъ дней, и это тѣмъ досаднѣе, что самые густые туманы стоятъ при штилѣ, т. е. въ лучшее, для паровыхъ судовъ, время. Но описъ еще не осмотрѣнной части берега представляетъ работу серьезную, вслѣдствіе обилія острововъ, большихъ и малыхъ, глубокихъ, открытыхъ заливовъ, меньшихъ гаваней по бокамъ ихъ, и далеко выступающихъ въ море рифовъ, на пути къ нѣкоторымъ изъ этихъ гаваней. По всему этому должно ожидать, что пока подроб-

ная опись состоится, на долю судовъ, обреченныхъ плаванію у здѣшнихъ береговъ, будутъ частенько выпадать болѣе или менѣе удачныя толчки.

Гавань Находка открыта въ 1859 году пароходомъ «Америка», а въ 1860 году описана шкуною «Востокъ». Она лежитъ напротивъ рейда Врангеля, въ томъ же заливѣ Америка. Рукавъ залива, шириною около двухъ верстъ, въ началѣ идетъ, извиваясь, на четыре версты къ юго-западу; мысы противоположныхъ сторонъ почти закрываютъ другъ друга, и, такимъ образомъ, на всемъ этомъ протяженіи бросаи якорь, гдѣ вздумается, — вездѣ судно будетъ какъ въ пруду. Глубина небольшая, берега волнистые, но ущелій и глубокихъ долинъ нѣтъ, и потому шваламъ негдѣ зарождаться. Такъ какъ ни къ какой части береговъ морской вѣтеръ не имѣетъ доступа, то они одинаково покрыты частымъ дубовымъ, вязовымъ и другимъ листовеннымъ лѣсомъ. Жаль, какъ вспомнишь, что эти славныя бассейны, какъ восточныя красавицы, большую часть года прячутся за туманами. Но туманамъ не спасти ихъ берега отъ заступа, и придетъ время, Богъ дастъ, еще на нашемъ вѣку, когда теперешняя тишина смѣнится тысячами звуковъ, которые сливаются въ неопредѣленный глухой шумъ торговаго порта.

Въ ясный день изъ Находки есть чѣмъ полюбоваться. Обернитесь на сѣверо-востокъ, къ рѣкѣ Сучанъ, и тамъ, какъ будто нарочно вамъ на показъ, собраны, по долинѣ рѣки, горы, самыхъ оригинальныхъ формъ. Копическій типъ преобладаетъ, но отъ этого не менѣе разнообразія въ частностяхъ. То конусъ одиноко торчитъ на равнинѣ, какъ модель, выставленная передъ школьниками рисовальнаго класса. Тамъ у него срѣзанъ одинъ бокъ, а къ другому представлена длинная, черная стѣна. Далѣе три конуса сплотились въ одинъ гигантскій шатеръ. Правильность фигуръ поразительна.

Туманъ продержалъ насъ въ Находкѣ два дня. Наконецъ мы вышли, миновали истерзанный прибоемъ Лисій островъ и подошли къ забубренному, выходному съ западной стороны мысу залива Америка, но, вмѣсто того, чтобы повернуть къ сѣверу, идти вдоль берега и дѣлать опись, должны были лечь въ море, поставить паруса и опять ждать, пока разсѣется налетѣвшій туманъ. Это было около 10 часовъ утра; до трехъ по полудни дѣлали галсы, то къ берегу, то прочь отъ него; разъ должны были бросить якорь у бѣленькой полоски буруновъ, потомъ подняли пары; отошли въ море и только въ шестомъ часу соединились съ катеромъ, выѣхавшимъ намъ на встрѣчу въ заливѣ Востокъ. Туманы и дожди и ему мѣшали работать, однакожъ, онъ успѣлъ высмотрѣть хорошія уго-

локъ, въ которомъ мы тотчасъ же спрятались и за которыми, надѣмся, останется имя «Гайдамака».

Въ заливѣ Востокъ до насъ никого не было. Это значительная впадина въ берега материка между проливомъ Стрѣлокъ и заливомъ Америка; глубина умѣренная, но рейдъ открытъ всей силѣ вѣтра и волненія отъ юга. На западной сторонѣ залива есть три небольшія бухты, гдѣ можно стоять безопасно, но не совсѣмъ спокойно, — зыбь съ рейда заходитъ туда. Только въ глубинѣ, ближайшей къ выходу изъ этихъ трехъ бухтъ, есть совершенно закрытый ковшъ. Это убѣжище не скоро откроешь; наносная коса, поросшая высокими кустами, отдѣляетъ гавань отъ бухты, проходъ только сажень тридцать шириною и помѣщенія въ ковшѣ не болѣе какъ для двухъ, трехъ Гайдамаковъ, но за то такого помѣщенія, что хоть и якоря не бросай.

Въ глубинѣ ковша журчитъ ручей, и только благодаря его скромной дѣятельности, проходъ не замкнуло наноснымъ пескомъ. Ручей вьется въ травѣ по лугу; въ обѣ стороны отъ него берега возвышаются: къ сѣверу очень постепенно, къ юго-востоку круче. Тутъ столпилось нѣсколько холмовъ, вышиною отъ 200 до 300 футъ, и они то и защищаютъ гавань отъ морскихъ вѣтровъ, — уютно и хорошо. Природа таже, что въ Находкѣ и на рейдѣ Врангеля; двѣ цапли, да хоръ лягушекъ въ придачу. Еще археологамъ была бы задача, объяснить происхожденіе и назначеніе трехъ небольшихъ стѣпокъ, тщательно выложенныхъ изъ булыжника и поросшихъ богатырскою крапивою.

24 іюля. Чудесная пере мѣна въ погодѣ; ясно, почти жарко и не шелухнетъ. Воды залива колышутся какъ разплавленное серебро и мечать во всѣ стороны снопы солнечныхъ лучей. Отдаленные хребты показали свои вершины, песчанья осыпи, красныя и бѣлыя какъ снѣгъ, видаются въ глаза, такъ рѣзко выступили онѣ на зеленомъ фонѣ противулежащаго берега залива.

Всѣ наши шлюпки, съ разсвѣтомъ, ушли въ заливъ промѣрять глубину, описывать частныя его бухты и опредѣлять предѣлы каменныхъ грядъ. У конца косы стоитъ футъ-штокъ, возлѣ него палатка и костеръ. По горамъ стучать топоры и тоже дымать костры. Гдѣ стучитъ русскій топоръ, тамъ уже навѣрно увидишь, между деревьями, струйку синяго дыма, будь то хоть подъ экваторомъ; но здѣсь костры нужны въ самомъ дѣлѣ, — комары одолѣваютъ. На кустахъ, на косѣ, сохнетъ неводъ. Ночью ловили рыбу и уловъ былъ хорошъ, а потому у команды къ обѣду два блюда. У насъ тоже,

въ разныхъ видахъ, являются на столѣ камболы, сельди и небольшія бѣлыя рыбы, очень похожія на сига, но костлявѣе. Клиперъ совсѣмъ опустѣлъ, закутавшись въ паруса, брезенты и проч., что требовало просушки.

Сегодня явился на клиперъ топографъ, унтеръ-офицеръ, просить провизіи, которая у него на исходѣ. Онъ еще въ маѣ отправленъ изъ порта Владивостокъ, съ партіею изъ семи солдатъ и матросъ, на топографическую съемку берега. Онъ покрылъ уже горами, долинами, ручьями и рѣчками и черными квадратками, вмѣсто деревень, такой листъ, что его негдѣ было и развернуть на клиперѣ. Въ туземныхъ именахъ мѣстъ у него тоже недостатка нѣтъ.

На эти листы многіе смотрятъ съ большою недовѣрчивостію и въ особенности флотскіе, и называютъ ихъ плодами игриваго воображенія и часто нетвердой руки. Конечно, въ туманъ по нимъ плавать нельзя, даже и тогда, если бы на листы нанести глубины, но съ топографическимъ характеромъ мѣстности они знакомятъ очень удовлетворительно, въ чемъ и заключается ихъ назначеніе. Чтобы судить о работѣ этихъ топографовъ правильно, надо взять въ соображеніе средства, которыя они для того получаютъ. Обыкновенно такого топографа отправляютъ съ мензурою на лодкѣ, не то глянцовой, не то европейской конструкціи, на все лѣто, и онъ разъѣзжаетъ взадъ и впередъ по берегу и таскаетъ свою мензулу на всѣ доступныя вершины. О правильной разстановкѣ знаковъ не можетъ быть и мысли, и онъ долженъ ограничиться тѣми, какими природа надѣлила снимаемую мѣстность: мудрено ли при этомъ принять одну возвышенность за другую. Но въ этомъ еще не заключается главный источникъ невѣрностей. Частные листы надо соединить, склеить въ одинъ: можетъ ли при этомъ сохраниться точность во взаимномъ положеніи предметовъ, находящихся на разстояніи нѣсколькихъ десятковъ верстъ и невидныхъ одинъ отъ другаго, и когда никакихъ астрономическихъ наблюденій не дѣлается. Еще топографы, отправляемые берегомъ, имѣютъ нѣкоторую возможность выбирать удобные пункты для своихъ измѣреній и работаютъ съ увѣренностію, что до холодовъ доберутся въ теплую хату. Совсѣмъ иное ожидаетъ тѣхъ, которые бродятъ вдали отъ береговъ; тамъ уже нѣтъ никакого выбора. пользуйся чѣмъ Богъ послалъ и моли Его же, чтобы не заблудиться и не скитаться годами по юртамъ бродящихъ туземцевъ. Примѣры бывали.

Топографъ рассказывалъ, что на дняхъ видѣлъ въ окрестностяхъ тигра; рассказъ вѣроятный. Во Владивостокѣ приносили зимовавшимъ тамъ офицерамъ тигровыя шкуры, а однажды и цѣлаго боль-

шаго тигра, котораго скелетъ отосланъ въ Академію Наукъ. Въ Ольгѣ есть еще печальное доказательство, что тигры водятся по здѣшнему берегу слишкомъ на триста верстъ сѣвернѣе,—это памятникъ матросу, растерзанному тигромъ почти у самаго поста.

Опись приходила къ концу; на завтра слѣдовало итти въ проливъ Стрѣлокъ, когда раздался отдаленный выстрѣлъ. Что бы это значило?..... Вельботъ выѣхалъ въ море и съ него видѣли судно, шедшее по направленію къ заливу Америка; корпусъ судна скрывался подъ горизонтомъ. Съ клипера сдѣлали три выстрѣла, но отвѣта нѣтъ и съ горъ ничего не видно; должно быть оно уже завернуло въ заливъ. Направленіе, въ которомъ шло судно, и выстрѣлъ заставляли предполагать, что это посланный за нами. На другой день оправдалось предположеніе.

Перейдя въ Находку, мы нашли тамъ корветъ «Калевала» и узнали что къ эскадрѣ пріѣхалъ адмиралъ Козакевичъ, и намъ приказано было вернуться въ Новгородскую гавань.

А. Пещуровъ.

САЙМОНСКІЙ КАНАЛЪ И ОЗЕРО САЙМА.

(Изъ практическаго плаванія въ финляндскихъ шхерахъ, въ навигацію 1861 года).

На обратномъ пути изъ Або въ Кронштадтъ, эскадра зашла въ Транзундъ. Контръ-адмиралъ Бутаковъ, подъ командою котораго находилась эскадра, желая доставить намъ случай пройти по Саймонскому каналу, приказалъ винтовой лодкѣ «Осетръ» подняться вверхъ по каналу и войти въ озеро, и предложилъ, въ то же время, гг. офицерамъ эскадры воспользоваться этимъ интереснымъ плаваніемъ; желающихъ явилось много, конечно и я былъ въ томъ числѣ. Между тѣмъ, адмиралъ предложилъ мнѣ сопровождать его вверхъ по каналу, на лопмейстерскомъ пароходѣ, возвращавшемся на озеро Сайму; предложеніе это я принялъ съ большимъ удовольствіемъ, и въ 10¼ часовъ утра, 24 августа, мы отвалили отъ Выборгской набережной и пошли вверхъ по Суомеведенпохья (такъ называется сѣверная оконечность Выборгскаго залива). Черезъ часъ мы прошли мимо знаменитаго сада барона Николаи, потомъ миновали еще нѣсколько дачъ и, наконецъ, подошли къ 28-му шлюзу Саймонскаго канала, давъ знать о своемъ приближеніи заранѣе свисткомъ. Въ воротахъ шлюза насъ не заставили ждать; два человѣка легко работали воротомъ, и минутъ черезъ 7 мы были въ каналѣ.

Теперь скажемъ нѣсколько словъ объ исторіи Саймонскаго канала. Изъ статистическаго описанія Финляндіи видно, что мысль, соединить съ моремъ огромный бассейнъ саймонскихъ водъ, существовала давно, и еще въ началѣ XVI столѣтія, шведскій намѣстникъ Эрнест-Туресонъ Былько приступилъ къ прорытію, въ 7 верстахъ къ востоку отъ г. Вильманстранда, канала, слѣды котораго видны и теперь; они извѣстны подъ именемъ Ванха-Кайванто или стараго канала. Потомъ, въ 1608 году, во время управленія Финляндіею Яко-

вомъ де-ла-Гарди, снова начали рыть каналъ въ 200 саж. отъ того мѣста, гдѣ прежде рыли старый каналъ; слѣды этого втораго канала называются Ууси-Кайванто или новаго канала; но и эти работы были прекращены, по недостатку средствъ. И уже слишкомъ черезъ 200 лѣтъ послѣ того снова былъ поднятъ этотъ важный вопросъ. 13 человекъ крестьянъ Кирх-шпилей Куопіо и Нильсіа, въ 1826 году, вошли по этому предмету съ прошеніемъ къ Императору Николаю Павловичу. Этотъ проектъ былъ тоже оставленъ по недостатку средствъ, и снова возобновленъ, въ 1833 году, выборгскимъ губернаторомъ Рамзаемъ и купечествомъ г. Выборга (*).

Смѣта была оценена въ 3 милліона руб. сер., изъ которыхъ, въ продолженіе работъ, составлена была экономія въ 500 тыс. р. сер. Инженеры воспользовались рядомъ небольшихъ озеръ, находившихся между оз. Саймою и Выборгскимъ заливомъ, чтобы соединить ихъ шлюзными каналами; впрочемъ, первоначальный проектъ, какъ говорятъ, былъ значительно измѣненъ шведскимъ инженеромъ Эриксономъ.

Работы начаты были въ 1844 году стараніями тогдашняго генералъ-губернатора Финляндіи, князя Меншикова, и начальника финансовой экспедиціи, Гартмана. Во время работъ, нѣкоторые изъ промежуточныхъ озеръ были спущены, и дно ихъ исправлено, именно оз. Пяли-ярви было спущено и дно его углублено; уровень оз. Серки-ярви былъ поднятъ на 2 фута; оз. Рятти-ярви было поднято на 12 фут.; при пятомъ шлюзѣ воспользовались сильнымъ паденіемъ воды и отвели фабричный каналъ, на которомъ устроена мельница о 6 поставкахъ; здѣсь же достаточно мѣста для устройства какого нибудь новаго фабричнаго заведенія; въ обходъ горы Лаппенсбакке, надъ оврагомъ въ 70 фут. вышины, каналъ идетъ въ прилѣпленномъ ложѣ. Здѣсь сначала клали слой глины, толщиной въ 4 фута, и потомъ — гранитныя плиты; странно смотрѣть отсюда внизъ на лѣсъ, растущій въ оврагѣ. Рѣчка Соскуан-йоки, идущая почти вдоль канала, много мѣшала работамъ; она два раза пропущена подъ каналъ.

Первая половина Саймонскаго канала была открыта въ 1852 г., а весь каналъ окончательно открытъ былъ 26 августа 1856 года,

(*) Выборгскіе купцы ежегодно платили сухопутнымъ извозчикамъ за доставку вывознаго лѣса, съ береговъ Саймы до г. Выборга, около 400 тыс. руб. асс.

Изъ статистическихъ отчетовъ видно, что чрезъ г. Выборгъ вывезено изъ Финляндіи досокъ: въ 1830 году — 32 352 дюж.; въ 1831—38 036; въ 1832—59 130; въ 1837—77 048, и въ 1838—114 736 дюж. Съ открытіемъ же Саймонскаго канала вывозъ, вѣроятно, увеличился значительно, также какъ и самая доставка удешевилась.

въ день коронаціи Государя Императора Александра Николаевича. Старикъ Гартманъ, уже давно оставившій службу, имѣлъ счастье быть почетнымъ лицомъ при открытіи канала, о которомъ онъ такъ много заботился. Немногимъ выпала на долю такая завидная минута.

Саймонскій каналъ начинается на озерѣ, отъ селенія Лауритсала, въ 7 верстахъ, къ в-ку, отъ г. Вильманстранда и направляется сначала на ю.-о., потомъ на ю. до Выборгскаго залива, гдѣ выходитъ къ морю подлѣ самыхъ воротъ Выборгской крѣпости. Длина канала $54\frac{1}{4}$ версты, самая малая ширина его $31\frac{1}{4}$ футъ и глубина $8\frac{3}{4}$ фут.; по всему протяженію канала устроено 28 шлюзовъ, которые идутъ отъ с. къ ю. въ слѣдующемъ порядкѣ:

- 1-й шлюзъ при с. Лауритсала, съ мостомъ;
- 2, 3 и 4-й тройной шлюзъ при с. Мелькія;
- 5-й—въ рѣчкѣ Соскуан-іюби, при горѣ Лоппенсбакке;
- 6, 7 и 8-й тройной шлюзъ при с. Мустила, съ мостомъ, докомъ и водосливомъ;
- 9-й—при с. Пелкала, съ мостомъ;
- 10-й—въ углу болота Коннусуо, съ мостомъ;
- 11-й—къ с. отъ оз. Нуйяма-ярви, близъ Раяхя, съ мостомъ;
- 13, 14 и 15-й тройной шлюзъ при ручьѣ Сармусоя;
- 16, 17 и 18-й тройной шлюзъ при сѣв. берегѣ оз. Ліет-ярви.
- 19 и 20-й двойной шлюзъ между озерами Ліет-ярви и Ратти-ярви, съ мостомъ;
- 21 и 22-й двойной шлюзъ къ ю. отъ оз. Серки-ярви, съ мостомъ;
- 23 и 24-й двойной шлюзъ къ с. отъ оз. Парулайнегъ;
- 25, 26 и 27-й тройной шлюзъ къ с. отъ оз. Юстилох-ярви, съ мостомъ и водоспускомъ;
- 28-й и послѣдній шлюзъ у мыса Лавола.

Всѣ эти шлюзы гранитные на цементѣ. Шлюзные ворота открываются шпильями, съ помощью 2 рабочихъ. Время прохода судна чрезъ каждый шлюзъ отъ 7 до 10 минутъ. Съ прекращеніемъ навигаціи или, вѣрнѣе, съ наступленіемъ большихъ морозовъ, шлюзы канала закрываются плотно досками; подъ шлюзные ворота пускается слабое теченіе, и тѣмъ всю зиму поддерживается въ шлюзахъ температура около 0° ; этимъ предохраняютъ каменную одежду отъ разрушительнаго дѣйствія морозовъ. Мнѣ говорили, что этотъ способъ сохраненія шлюзовъ еще не принятъ нигдѣ.

Размѣры шлюзныхъ камеръ: длина 107, ширина сверху $24\frac{1}{4}$, ширина на днѣ $21\frac{1}{4}$ и глубина $8\frac{3}{4}$ футъ.

Кромѣ этихъ шлюзовъ устроены: двое воротъ съ мостомъ, водоспускомъ и водопроводомъ надъ р. Соскуан-іюби, близъ с. Капсала; двое воротъ съ мостомъ, водоспускомъ и кульвертомъ, близъ селенія

Суйвва; подъемный мостъ между озерами Ратти-ярви и Сарки-ярви, и подъемный же мостъ и набережная у г. Выборга.

Суда, имѣющія углубленіе болѣе $8\frac{1}{2}$ ф., ширину болѣе 24 ф. и длину по штевию свыше 103 ф., въ каналъ не впускаются.

Колеснымъ пароходамъ дозволено было ходить по каналу только до конца навигаціи 1850 г., послѣ чего, впускаются однѣ винтовыя суда, углубленныя не болѣе $6\frac{1}{2}$ ф.; пароходы эти, проходя по каналу, должны уменьшить свою скорость до 2 тыс. футовъ въ 4 минуты.

Разсказавъ все, что знаю объ Саймонскомъ каналѣ, возвратимся въ нашему путешествію. Окрестность канала отъ Лавола до Юстила волниста и покрыта лѣсомъ; мѣстами фарватеръ идетъ озерамъ, среди живописныхъ береговъ; кое-гдѣ срублены выдающіеся углы гранитныхъ скалъ; мѣстами же окрестныя долины ниже уровня канала. Вѣроятно, со временемъ, воспользуются этимъ удобствомъ для искусственнаго орошенія полей. Теперь же берега канала почти необитаемы. Около с. Юстила мѣстность гористая, далѣе же, къ озеру Саймѣ, идутъ дуга и лиственный лѣсъ.

Вдоль Саймонскаго канала проложена почтовая дорога, нѣсколько разъ пересѣкающая каналъ чугунными мостами.

Около 26 шлюза поставленъ памятникъ одному изъ лицъ, содѣйствовавшихъ устройству канала; надпись сдѣлана на гранитной плитѣ, золотыми буквами, на русскомъ и шведскомъ языкахъ. Такія же надписи есть и въ другихъ мѣстахъ, по берегамъ канала, именно: г. Гартману, князю Меншикову, генералъ-адъютанту Берху, г. Эриксону и инженерамъ-строителямъ. Словомъ, это нѣчто въ родѣ Пантеона, куда благодарные граждане вписали имена людей, содѣйствовавшихъ столь полезному предпріятію.

При 9 или царскомъ шлюзѣ, на отвѣсной гранитной скалѣ, высѣчена, золотыми буквами, слѣдующая надпись: *Николай I и Александръ II—торювалъ и благосостоянію Финляндіи.*

При тройномъ шлюзѣ близъ с. Мустила, устроенъ докъ на 6 судовъ, съ обводнымъ каналомъ.

За каждое судно, впускаемое въ докъ, вносится:

- 1) 20 руб. сер. за входъ, и
- 2) за каждый день нахожденія въ докѣ, съ судна, поднимающаго 500 дюж. досокъ (извѣстной мѣры), за первые 20 дней по 2 руб. сер., а потомъ по 1 р. 25 коп. за каждая сутки. Съ судна меньшаго размѣра, взимается за первые 20 дней по 1 р. 25 коп., а потомъ по 80 коп. за сутки.

Близъ ст. Лауристали ложе канала пришлось рвать въ сплотины

гранитной скалѣ, на длинѣ до 1½ версты; здѣсь вышина скалы доходить до 55 футъ.

Надъ входными воротами къ Сайму, золотая надпись гласитъ, что каналъ начатъ въ царствованіе Императора Николая I и оконченъ въ царствованіе Императора Александра II.

Глядя на эту взорванную скалу, отгорающую воды Саймы, я невольно восторгся смѣлостью мысли и ея исполненіемъ.

Въ самомъ дѣлѣ, масса водъ саймонской системы, имѣя болѣе 2½ тыс. кв. верстъ при средней глубинѣ 16 саж. и возвышенная надъ моремъ на 284 фута, могла хлынуть въ этотъ, новый для нея, путь къ морю, все разрушая и уничтожая на пути своемъ; ибо Сайма имѣетъ только одинъ стокъ въ Ладожское озеро рѣкою Вуоксою (*).

Нѣчто подобное случилось 4 года тому назадъ. Финляндскій сенатъ, для увеличенія удобныхъ полей и луговъ, дозволилъ спустить на 14 фут. озеро Хейтіяй-ненъ, длиною 40 верстъ и шириною 10. Озеро это возвышено надъ Саймою на 70 футъ. Приступивъ къ этой работѣ, инженеры, на протяженіи 4½ верстъ, т. е. до береговъ Саймы, прорыли каналъ шириною въ 7 футъ и глубиною въ 9, надѣясь, такимъ образомъ, спустить воду до предполагаемаго уровня; успѣхъ казался несомнѣннымъ уже потому, что каналъ начинался гранитною скалою; но пущенная вода прорыла себѣ новый путь подъ глыбу гранита и потомъ хлынула по скату, размывъ каналъ на 40 футъ шириною и до 90 футъ глубины. Это, конечно, разорвало владѣльцевъ размытой полосы. Для довершенія несчастія, вода прорвалась, во время снѣгокоса, по берегамъ и островамъ оз. Саймы, куда внезапно прибыло до 3 футъ воды, затопивъ многія живны и снеся не мало сѣна,—словомъ, трудно изчислить пропавшій отъ разлива убытокъ.

Еще нѣсколько словъ о Саймонскомъ каналѣ, и потомъ перейдемъ къ самому озеру. Польза этого канала для края неизчислима. Съ давняго времени существовало дѣятельное судоходство по Саймѣ, и потомъ мѣстныхъ произведенія доставлялись волокомъ до Выборга для отвоза въ Петербургъ и за границу. Съ открытіемъ канала судоходство значительно увеличилось, а съ нимъ и вывозная торговля преимущественно лѣсомъ и желѣзомъ; въ то же время на берегахъ Саймы открылись многіе чугуныи и стеклянные заводы. Вверхъ по

(*) Рѣка Вуокса длиною около 150 верстъ, имѣетъ до 2000 футъ паденія, и наполнена многочисленными и стремительными порогами. Самый замѣчательный и величественный изъ нихъ, это водопадъ Иматра.

каналу ввозились хлѣбъ и соль. Крестьяне, занимавшіеся сухопутнымъ извозомъ, обратились къ земледѣлію, которое на столько развилось, что въ навигацію 1860 г. вывезено по Саймонскому каналу до 20 тыс. бочекъ разнаго зерноваго хлѣба.

О дѣятельности движенія судовъ можно судить по тому, что въ іюлѣ мѣс. 1861 г. прошло по каналу 511 разныхъ судовъ. Къ тому же весьма важно то, что шлюзы такихъ размѣровъ, что въ каналъ могутъ входить суда, плавающія по Балтійскому морю; и въ 1857 г. былъ примѣръ, что купеческій бригъ, выстроенный въ г. Іоенсуу, на берегахъ Саймы, благополучно совершилъ путешествіе въ Галацъ и обратно. Вѣроятно съ тѣхъ поръ повторилось нѣсколько такихъ примѣровъ. Эта возможность плаванія по каналу морскихъ судовъ была причиною того, что нѣкоторые города Саймы получили права приморскихъ портовъ. Конечно, все это чрезвычайно оживило страну; самый же каналъ даетъ ежегодно отъ 2½ до 3% дохода.

Мы ночевали въ Лауритсалѣ. Здѣсь предприимчивый землевладѣтель устроилъ отличный пивной заводъ и ферму; выстроилъ почтовую станцію и гостиницу; на берегу же озера поставилъ пристань и складочные магазины.

Наконецъ мы добрались до Саймы. Саймонская система водъ состоитъ изъ двухъ частей: W-ой или Саволакской и O-ой или Корельской. W-ая часть состоитъ изъ безчисленнаго множества острововъ; O-ая же часть менѣе изпещрена островами, и озера ея болѣе округлены. Вообще Сайма есть общее названіе множества озеръ и проливовъ. Она простирается съ одной стороны отъ г. Вильманстранда мимо Нейшлота до Варкауса, съ другой до г. Іоенсуу. Берега Саймы вообще гористы или песчаны. Населеніе рѣдкое, и земледѣліе на весьма низкой степени.

25-го августа въ 8 ч. утра мы вошли въ озеро и вскорѣ очутились въ лабиринтъ острововъ. Пароходъ шелъ въ Нейшлотъ. Фарватеръ извивается между островами и обозначенъ знаками и вѣхами. Лоцмейстеръ озера г. Бартамъ надѣется, съ помощію этихъ знаковъ и подробнаго описанія фарватеровъ, устроить такъ, что можно будетъ плавать безъ лоцмановъ, вмѣсто которыхъ будутъ одни мѣстные надзиратели, обязанные наблюдать за исправностію знаковъ (*). Опись Саймы начата 3 года тому назадъ, и уже къ главнымъ портамъ его сдѣланъ промѣръ и триангуляція на тысячу верстъ, но ра-

(*) Въ 1860 г. олоонецкій преступникъ съ своею лодкою, имѣя одно описаніе фарватера, и съ помощію грамотнаго чухонца, благополучно пришелъ изъ Выборга въ Куопіо безъ лоцмана.

бота еще далеко не кончена. Среднюю глубину Саймы можно считать до 15 саж., самая большая глубина озера, до сих пор найденная—43 саж.; течение слабое отъ NW въ SO, исключая проливовъ, гдѣ течение бываетъ отъ 2 до 3 узловъ. Господствующій вѣтеръ здѣсь лѣтомъ NNW, зимою SSO.

Острова, которые мы видѣли, покрыты хвойнымъ лѣсомъ; ближайшіе изъ нихъ выжжены отъ небреженія лодочниковъ, оставляющихъ горячіе костры. Миляхъ въ 10-ти отъ Лауритсала мы видѣли плотъ сплавнаго лѣсу. Устройство его было очень просто: нѣсколько тысячъ деревьевъ, спущенные на воду, обвязаны двойнымъ рядомъ бревенъ; вмѣсто веревокъ употреблена молодая скрученная береза. На такомъ плоту есть шалашъ, лошадь и шпиль, и кромѣ того яликъ. Плотъ подвигаютъ завозами. «Вотъ эти-то плоты и губятъ вѣхи, жаловался лоцмейстеръ; по закону Финляндіи, за умышленное снятіе вѣхи—смертная казнь; теперь же, такъ какъ смертной казни не существуетъ, то вмѣсто нея вѣчное тюремное заключеніе; за нечаянное же снятіе вѣхи—20 паръ плетей и лишеніе гражданскихъ правъ. Гораздо дѣйствительнѣе было бы замѣнить это наказаніе денежною пеней въ 25 или 10 р. с.; но финляндцы крѣпко привязаны къ неприкосновенности своихъ законовъ, и не согласятся никогда измѣнить въ нихъ даже букву». Въ статистическомъ описаніи Финляндіи вотъ что говорится объ этихъ плотяхъ: «по притокамъ оз. Пейяне сплавляется много строеваго лѣса. Это производится такимъ образомъ: при переходѣ чрезъ открытые плесы, бревна связываются по нѣсколько тысячъ вмѣстѣ въ огромные плоты, которые медленно подвигаются завозами; передъ порогами плоты разбираются, бревна спускаются по одиночкѣ и внизу опять собираются въ плоты. Вслѣдствіе этого, иногда проходитъ отъ 2 до 3 лѣтъ, пока бревна достигнутъ большаго пильнаго завода, гдѣ ихъ распиливаютъ на планки и доски, для вывоза за границу. Лѣсъ отъ долгаго нахожденія въ водѣ, чрезвычайно терпять.....» До нѣкоторой степени это относится къ большей части лѣсныхъ сплавовъ Финляндіи.

Для меня, видѣвшаго въ первый разъ природу сѣверныхъ странъ, было чрезвычайно странно смотрѣть на острова Саймы. Всѣ они гранитные, голые и обрывистые къ N; южная сторона ихъ отлога и покрыта щебнемъ. По гранитнымъ берегамъ этихъ острововъ, можно различить рядъ почернѣвшихъ линій; самыя возвышенныя изъ нихъ въ 130 футахъ надъ уровнемъ озера. Ясно, что все это было когда-то покрыто водою, которая по временамъ сбывала. Характеръ же острововъ показываетъ, что здѣсь когда-то между гранитными горами двигались и таяли полярные льды.

Геологи, занимавшіеся изслѣдованіемъ Финляндіи, полагаютъ слѣдующее: по переходѣ земной коры изъ жидкаго въ твердое состояніе, горы Финляндіи состояли изъ гранитовъ и сіенитовъ, имѣвшихъ мелкозернистое сложеніе, доказывающее внезапное или скорое отвердѣніе. При первоначальной незначительной толщинѣ земной коры, она конечно не могла противиться напору газовъ, образовавшихся въ большомъ количествѣ, въ покрываемыхъ земною корою жидкихъ массахъ, и потому она должна была треснуть; въ эти трещины проникли новыя массы, которыя, остывъ, образовали въ горахъ жилы, отличающіяся болѣе крупнымъ сложеніемъ. Въ Финляндіи до сихъ поръ замѣчены три рода гранитовъ, проникавшіе въ разное время одни чрезъ другіе до поверхности земли; безъ всякаго сомнѣнія, при подробнѣйшемъ изслѣдованіи откроютъ еще большее число подобныхъ видоизмѣненій.

Впослѣдствіи, горы Финляндіи отъ дѣйствія горячихъ паровъ, окружавшихъ землю, подверглись многимъ химическимъ и механическимъ измѣненіямъ. Наконецъ, когда вода покрыла большую часть земной поверхности, то теченіемъ размыло и отнесло въ низменности многія части гранитныхъ горъ Финляндіи. Эти-то осадки, подверженные двойному давленію—сверху воды, а снизу—прорывавшихся плутоническихъ массъ, должны были подвергаться новымъ измѣненіямъ и вѣроятно образовали такъ называемыя метаморфическія породы, въ которыхъ не находятъ никакихъ признаковъ органической жизни.

Топографическій характеръ Финляндіи показываетъ несомнѣнное дѣйствіе потопа, имѣвшего сильное теченіе отъ NNW къ SSO. По этому направленію вся страна изрѣзана множествомъ хребтовъ и косъ, между которыми расположились продолговатыя озера и узкія болотныя долины. Поверхность гранитныхъ горъ или острововъ какъ будто-бы сглажена дѣйствіемъ огромныхъ льдинъ. Сотни длинныхъ и короткихъ песчаныхъ косъ, смѣшанныхъ съ глыбами, образовались при этомъ чрезъ постепенные осадки, въ мѣстахъ, гдѣ теченіе было слабѣе. Одна изъ этихъ косъ, Пунго-Харніо, т. е. Свиной хребетъ, привлекаетъ къ себѣ вниманіе путешественниковъ.

По наблюденіямъ геологовъ, берега оз. Саймы, а равно и всей южной Финляндіи постепенно выходятъ изъ воды, именно на 2 фута каждыя 100 лѣтъ.

Берега нѣкоторыхъ острововъ Саймы состоятъ изъ рапакиви, т. е. гнилой камень. Рапакиви—особенность Финляндіи, имѣетъ тѣ же составныя части, что и гранитъ; только здѣсь шарики полевого шпата окружены зеленовато-бѣлымъ минераломъ однокласомъ, ко-

торый способствуетъ вывѣтриванію рапакиви; свойство его вывѣтриваться и распадаться на воздухъ, дѣлаетъ его превосходнымъ матеріаломъ для устройства шоссеиныхъ дорогъ. Камень, добываемый въ знаменитой Пютерлакской ломкѣ, изъ котораго сдѣланы колонны Исаіевскаго собора и Александровская колонна, есть то же родъ рапакиви. Вотъ краткій взглядъ на геологію Финляндіи, извлеченный изъ «Матеріаловъ для статистики Финляндіи, изд. департ. Генер. шт. 1859 г.».

Между тѣмъ пароходъ нашъ миновалъ мысъ Пуумола, и мы вошли въ узкій и извилистый фарватеръ. Въ самой частѣ острововъ кое-гдѣ на деревьяхъ видны маленькіе деревянные домики; тамъ дикія птицы привыкають нести свои яйца, которыя потомъ собираются жителями. Въ другихъ мѣстахъ на гранитныхъ берегахъ высѣчены буквы. Эту надпись издали я принялъ за древность; но мнѣ пояснили, что въ Финляндіи такимъ образомъ сохраняють память умершихъ. Надпись означаетъ, что въ 1846 г. мимо этого острова провезли на кладбищѣ Кирхшпила тѣло умершаго финна; а можетъ быть, что покойникъ часто ловилъ рыбу около этого острова; буквы-же суть начальныя буквы имени и фамиліи усопшаго.

Въ 5 час. вечера мы подходили къ г. Нейшлоту. Фарватеръ идетъ проливомъ, гдѣ течение до 4 узловъ, мимо крѣпости Нейштадтъ; крѣпостныя башни острова, почернѣвшія отъ времени, довольно живописны. Пова Россіи принадлежала только старая Финляндія, то Нейштадтъ былъ значительною пограничною крѣпостью, при которой была и гребная флотилія. Послѣ мира со Швеціею, заключеннаго въ г. Або въ 1743 г. для того, чтобы флотилію эту перевести изъ Вильманстранда въ Нейшлотъ, не касаясь шведскихъ владѣній, были устроены нами на Саймѣ четыре канала: при Кутвелентайпалѣ, Кейгѣ, Куконтайпалѣ и Телятайпалѣ. Въ настоящее же время каналы эти не имѣють никакого значенія и давно заброшены. Самая же крѣпость заштатная и занята инвалидною командою.

Въ 6 час. вечера пароходъ нашъ ошвартовился у городской пристани, и мы вышли на берегъ, чтобы взглянуть на Нейшлотъ. Это небольшой и мирный городокъ, какихъ много въ Финляндіи: маленькіе чистенькіе домики, мощенныя улицы поросли травою, за домами начинается пашня. Возвратясь на пароходъ, я замѣтилъ, что здѣсь вода коричневаго цвѣта, что доказываетъ присутствіе желѣзной руды. Эта руда принадлежитъ въ наноснымъ формаціямъ Финляндіи; она образовалась отъ соединенія желѣза съ сѣрою, которой много въ горахъ Финляндіи; эта руда вывѣтривается въ воздухъ и дождевою

водою или тающимъ снѣгомъ относится къ озерамъ и болотамъ, откуда ее вычерпываютъ сѣтками и получаютъ въ видѣ зеренъ и пластинокъ, которыя иногда бываютъ величиною въ пятакъ. Такого рода желѣзная руда встрѣчается во всей Финляндіи и лучшая въ Выборгской губ. въ кирхшилѣ Суоярви.

Въ 7 час. вечера пароходъ нашъ присталъ къ фермѣ г. лоцмейстера, гдѣ мы были приняты съ полнымъ радушіемъ. Здѣсь окончилась наша поѣздка по Саймѣ. О навигаціи по Саймѣ можно заключить слѣдующее: принимая въ соображеніе, что мелкіе плесы и проливы Саймы, а въ особенности Сайманскій каналъ, замерзаютъ раньше и вскрываются позже большихъ озеръ, выходитъ, что плаванье по средней и южной части водъ Саймы зимою прекращается на полгода, иногда и болѣе.

Въ ту же ночь мы отправились съ фермы на почтовыхъ лошадяхъ обратно въ Выборгъ. Ѣзда на почтовыхъ въ Финляндіи очень дешева и скоро. Постоянныхъ лошадей на станціи нѣтъ; обывательскую лошадь запрягаютъ въ двухъ-колеску (съ платою 2 $\frac{1}{2}$ к. за версту), гдѣ помѣщаются два пассажира и вучеръ, и вы мчитесь полною рысью по прекрасному шоссе. Черезъ двѣ станціи мы всходили на знаменитый Пунго-Харніо (по фински Свиной хребетъ). Коса эта длиною отъ 5 до 7 верстъ; сначала она круто возвышается до 300 футъ надъ уровнемъ Саймы и потомъ спускается волнистою линіею до 50 футъ; на обоихъ концахъ этой косы—переправы. Дорога пролегаетъ по самому хребту, весьма узкому, стороны котораго обрывисто спускаются въ Сайму; эти обрывы поросли соснами; что-то странное и нелюбимое поэзіи въ этой неправильной насипи, для меня, привыкшаго къ зрѣлищу величественныхъ горъ Кавказа. Мы проѣзжали Пунго-Харніо на разсвѣтѣ, усталые, торопились и потому не могли хорошо разсмотрѣть мѣстность; впрочемъ, видно, что грунтъ состоитъ изъ щебня, булыжника и рапакви. Проѣзжая слѣдующія станціи, видны по сторонамъ дороги огороженныя поля и одинокія фермы. Замѣчательно, что почти всѣ финскія избы построены иначе, чѣмъ русскія: бревна соединены вертикально, а не горизонтально, и крыши вмѣсто соломы крыты березовою корою. Надо полагать, что этотъ способъ постройки гораздо прочнѣе нашего. Нельзя сказать, чтобы земледѣліе, въ этой части Финляндіи, было въ цвѣтущемъ состояніи; хотя мнѣ говорили, что въ послѣдніе годы въ Финляндіи земледѣліе улучшилось и распространилось, тѣмъ съ большимъ успѣхомъ, что финны любятъ заниматься хлѣбопашествомъ, не смотря на то, что бѣдность почвы и суровость климата очень часто не вознаграждаютъ усиленныхъ трудовъ земледѣльца. Здѣсь обыкновенный способъ обработки земли

есть слѣдующій: берутъ участокъ молодого березняка (отъ 15 до 30 лѣтъ), его выжигаютъ, а пни выкапываютъ. Эту землю первый годъ засѣиваютъ рожью или ячменемъ, второй—овсомъ; слѣдующій участокъ выжигается такимъ-же способомъ, а прежній запускается подъ лугъ или подъ лѣсъ; обыкновенно-же такія поля остаются запольными и зарастаютъ мелкимъ кустарникомъ. Отъ этого не расчетливаго истребленія лѣсовъ, голыя и обнаженные пустыни тянутся иногда на десятки верстъ; особенно много ихъ по берегамъ оз. Саймы и р. Вуоксы. Конечно, есть богатые и знающіе хозяева, у которыхъ заведено многопольное хозяйство, но число ихъ весьма ограничено.

Изъ статистическихъ отчетовъ видно, что Выборгская губ. по количеству обработанной земли есть четвертая въ Финляндіи; въ ней пахатной земли 2%, луговой 5,1%, лѣсовъ употребляемыхъ для выжиганія 21,1%, сухихъ лѣсовъ 21,3%, мокрыхъ лѣсовъ 9,3%, болотъ 11,2% (*), водъ 27%, голыхъ скалъ 2,9%, дорогъ и строеній 0, 2%; всей же земли въ Выборгской губерніи 790 квадр. геогр. миль.

Съ приближеніемъ нашимъ къ Выборгу замѣтно, что растительность сплѣнѣе: воздѣланныхъ полей болѣе, хотя они тоже, какъ и по всей Финляндіи, усыпаны гранитными осколками; по сторонамъ дороги видны выжженные лѣса, окрестности населеніе, деревень нѣтъ, хотя крестьянскія строенія бѣдны, безъ трубъ и покрыты березовою корою (**).

Во все время нашей поѣздки по Финляндіи я ни разу не видалъ нищихъ. Это происходитъ отъ того, что приходы обязаны содержать на свой счетъ по нѣскольку человѣкъ нищихъ; кромѣ того, нѣкоторые фермеры обязаны держать у себя такихъ бѣдныхъ по нѣскольку недѣль въ годъ.

(*) С.-вост.-ая часть Выборгской губер. особенно болотиста; тутъ-же находится болото Суоярви, извѣстное своею превосходною желѣзною рудою; далѣе—непроходимое болото Коннуссо, находящееся между верховьями Саймонскаго канала и р. Вуоксой; кромѣ того, значительныя болота расположены между рукавами и устьемъ р. Кюмени.

(**) Земледѣльцы Финляндіи раздѣляются на три разряда:

- 1) Крестьяне, живущіе на дворянскихъ земляхъ по контрактамъ.
- 2) Государственные крестьяне, которые въ случаѣ исправнаго платежа податей за свой участокъ, имѣютъ право передавать ее своимъ наслѣдникамъ.

Если государство крестьянинъ внесетъ въ казну разомъ за три года впередъ подати, то обрабатываемый участокъ дѣлается его собственностью; поземельная же подать по прежнему взыскивается ежегодно. Вообще налоги на земледѣльцовъ въ Финляндіи обременительные.

- 3) Крестьяне собственники.

О разбойникахъ въ Финляндіи едва сохранилось преданіе; воровство случается рѣдко, ибо, какъ мнѣ говорили, за кражу лошади или коровы по закону—вѣчное тюремное заключеніе.

На ночь мы остановились въ Иматрѣ. Шумъ водопада долеталъ до насъ издалека. Рѣка Вуокса, составляя главный стокъ саймонскихъ водъ въ Ладожское озеро, имѣетъ быстрое теченіе, и прорываясь чрезъ гранитныя скалы, образуетъ множество каскадовъ; самый замѣчательный изъ нихъ Иматра въ 6 верстахъ отъ своего истока, съ паденіемъ около 50 футъ. Самое узкое мѣсто Иматры имѣетъ почти прямое направленіе и не длиннѣе 38 саж.; но болѣе чѣмъ на полъ-версты выше и ниже, вода имѣетъ сильное теченіе.

Видно, что вода въ Иматрѣ прежде была гораздо выше, и даже полагають, что теченіе имѣло другое направленіе.

Зрѣлище водопада удивительное и неожиданное: рѣка, сжатая въ скалистыхъ берегахъ, кипитъ и рвется черезъ каменья. Здѣсь каждый шагъ, каждый моментъ есть отдѣльная картина, отъ которой трудно оторваться. Этотъ шумъ бушующей стихіи напомнилъ мнѣ прибой Чернаго моря въ Сухумъ-Кале послѣ сильного SW; только тамъ просторно и величественно одна за другою, бьются о крутой берегъ громадныя волны; здѣсь-же волны какъ-то бѣшено и быстро перепутываются между собою, представляя кипящую бездну; какъ-то странно видѣть въ тѣсныхъ рамкахъ эту ужасную бурю при ясномъ небѣ и безъ вѣтра, да еще сидя въ саду, въ бесѣдкѣ.

Между тѣмъ, винтовая лодка «Осетръ» поднялась до воротъ Саймы и вошла въ озеро. Это было 27 августа въ полдень. Мы встрѣтили вин. лод. «Осетръ» въ Лауритсалѣ, и адмир. Бутаковъ, пересѣвъ на пароходъ, приказалъ идти въ Вильманстрандъ. Во время перехода мы отсалютовали Саймѣ 7 выстрѣлами, ибо это было первое военное паровое судно, вошедшее въ озеро. Черезъ два часа мы вышли на пристань Вильманстранда. Это скромный и незначительный городъ Финляндіи, имѣетъ около 1¼, тыс. жителей; когда-то онъ игралъ печальную извѣстность въ шведскія войны, тѣмъ, что переходилъ въ сильнѣйшему. Здѣсь есть и заштатная крѣпость.

Въ Вильманстрандѣ мы имѣли случай осмотрѣть Шпингустъ (по шведски: прядильный домъ). Сюда заключаютъ всѣхъ преступницъ Финляндіи; въ настоящее время всѣхъ заключенныхъ 280; большая часть изъ нихъ посажены за развратъ, нѣкоторые за воровство и за убійство. Коммисіонеры доставляютъ сюда шерсть, и заключенныя за подожженную плату ткутъ матеріи и ковры. Всѣ помѣщенія чрезвычайно чисты; при заведеніи есть госпиталь и домовая кирка. «Бѣгаютъ-ли отсюда?» спросилъ я провожатаго. «Нѣтъ,—очень рѣдко, отвѣчалъ онъ; вотъ три года тому назадъ убѣжала одна, да

скоро поймали; тутъ бояться безпаспортныхъ и ни на одной мѣстѣ не подадутъ куска хлѣба». — «Что-же съ нею сдѣлали, когда поймали?» — «Ничего; высѣкли только, да опять посадили.» Достаточно взглянуть на статистику Финляндіи, т. е. о числѣ незаконнорожденныхъ дѣтей, чтобы убѣдиться, что заведеніе это мало исправляетъ нравственность.

На работу выходятъ въ 4 час. утра и работаютъ до 11 час., и послѣ обѣда отъ 2 до 8 час.; каждой заключенной дается въ день по 2 фун. ржаного хлѣба, постный супъ и полседеди.

Изъ Вильманстранда я воротился въ Выборгъ на почтовыхъ лошадяхъ и по дорогѣ еще разъ заѣхалъ въ Иматру полюбоваться водопадомъ. Черезъ два дня эскадра наша воротилась въ Кронштадтъ, и вскорѣ мы окончили кампанію, о которой у меня сохранилось самое пріятное воспоминаніе.

Прощаясь съ Финляндіею, мнѣ хочется бросить бѣглый взглядъ на общіе ея внутренніе воды, которыя ждутъ каналовъ и регулярнаціи, чтобы принести этой странѣ огромную пользу.

Манселъскою горною цѣпью Финляндія дѣлится на пять главныхъ водныхъ системъ, изъ которыхъ одна изливается въ Ледовитое море, двѣ въ Ботническій заливъ, одна въ Финскій заливъ и одна въ Ладожское озеро.

Бассейнъ Ледовитаго океана состоитъ изъ двухъ отдѣльныхъ частей, изъ которыхъ одна впадаетъ въ заливъ Ледовитаго океана Танафіордъ; главнѣйшая рѣка этой системы Тана-ельфъ. Вообще берега рѣкъ этой системы голы, скалисты, кое гдѣ покрыты мелкимъ лѣсомъ и тундрами. Рѣки эти замерзаютъ въ октябрѣ и вскрываются въ концѣ мая, быстро разливаясь и возвышаясь надъ своимъ обыкновеннымъ уровнемъ отъ 16 до 18 футъ; подобныя наводненія случаются даже и лѣтомъ послѣ сильныхъ дождей или послѣ внезапнаго таянья снѣга и льда въ горахъ и болотахъ. Вторая часть этого бассейна вливается въ Бѣлое море чрезъ заливъ Каналахти. Сѣверныя пустыни эти мало населены, впрочемъ судоходство существуетъ здѣсь мѣстами.

Второй бассейнъ—Остроботническій. Главнѣйшія его рѣки Торнео и Кеми. Протяженіе Кеми около 470 верстъ, глубина отъ 12 до 30 футъ, а въ порогахъ мѣстами не болѣе 2 футъ; ширина же измѣняется отъ 80 до 600 саж.; теченіе этой рѣки около 4 верстъ въ часъ, а во время разливовъ быстрота теченія доходитъ до 8 верстъ въ часъ; берега вообще круты, верховье лѣсисто и мало населено; нижняя же часть рѣки—сплошь воздѣлана. Р. Кеми, не смотря на множество пороговъ, судоходна по всему протяженію.

Сила теченія ея пороговъ доказывается тѣмъ, что многіе изъ нихъ вовсе не замерзаютъ зимою.

Р. Улео по огромному пространству, орошаемому ея притоками, и по большой массѣ водъ, вливаемыхъ ею въ море, занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ между сѣверными рѣками Финляндіи.

Здѣсь водораздѣлъ между сѣвѣрною частью Ботническаго залива и Бѣлымъ моремъ имѣетъ столь незначительную высоту и такъ отлогъ, что архангельскіе поселяне, ежегодно въ большомъ числѣ пріѣзжающіе въ Финляндію, перетаскиваютъ свои лодки волокомъ изъ пограничнаго озера Кивп-ярви въ оз. Вуоки-ярви.

Въ судоходной р. Кааяна-эльфъ, составляющей притокъ р. Улео, для обхода двухъ большихъ пороговъ и водопада Эммя, пробить въ скалѣ шлюзный обходъ съ 1846 г.

Для облегченія судоходства въ р. Улео прочищено 7 важнѣйшихъ пороговъ и проложены бичевники. Судоходство по всѣмъ водамъ, изливающимся въ море чрезъ эту рѣку, вообще очень дѣлательно и снабжаетъ мѣстными произведеніями торговый портъ Улеоборгъ, преимущественно же смолою.

Кромѣ многихъ рѣкъ, всѣхъ озеръ, находящихся между собою въ общей связи, болѣе 100; всѣ они судоходны для лодокъ и нѣкоторыя для большихъ судовъ. Всѣ эти озера находятся въ Улеоборгской губер.; между тѣмъ, эта губернія, сравнительно съ другими губерніями Финляндіи и по своей огромной поверхности (свыше 3 тыс. геогр. квадр. миль), очень бѣдно надѣлена озерами. Изъ чего ясно обиліе внутреннихъ водъ Финляндіи.

Того же бассейна рѣка Сторкиро, самая большая въ Вазаской губерніи, орошаетъ самую плодотворную равнину Финляндіи; рѣка эта имѣетъ много пороговъ, длина ея около 180 верстъ и большая ширина около 70 саж. Замѣчательно, что почти всѣ рѣки и рѣченъ Финляндіи періодически разливаются усиленно черезъ каждые три года; причемъ жители терпятъ много несчастій и убытковъ.

Воды Остроботническаго бассейна изливаются въ море отдѣльнымъ теченіемъ, тогда какъ главнѣйшая водная система южной Финляндіи имѣетъ ту особенность, что нѣсколько озеръ, часто цѣлыя сотни, соединясь вмѣстѣ, стремятся общимъ стокомъ въ море.

Третій бассейнъ — Бьернеборгскій. Главнѣйшая рѣка этой системы — Кумо, она собираетъ въ себѣ всѣ воды этого бассейна, протекаетъ дугообразно искривленнымъ путемъ отъ с.-в. на ю.-в. и прерываясь многими водопадами, впадаетъ въ Ботническій заливъ, въ 30 верстахъ ниже г. Бьернеборга. Бассейнъ этотъ занимаетъ 500 квадр. геогр. миль, и по величинѣ своей занимаетъ послѣднее

мѣсто между тремя внутренними бассейнами Финляндіи, но по густотѣ народонаселенія, по мѣстнымъ богатствамъ и по развитію народной промышленности, онъ едва ли не важнѣе остальныхъ.

Озера бьернеборгской системы, сравнительно съ другими озерами Финляндіи, имѣютъ среднюю величину, округлены болѣе другихъ и менѣе покрыты островами; ихъ берега возвышены и скалисты, но имѣютъ плодородную почву и хорошо воздѣланы. Проливы и пороги, соединяющіе озера Бьернеборгскаго бассейна, мелки, каменисты или имѣютъ большое паденіе, отчего судоходство здѣсь встрѣчаетъ большія препятствія.

Система водъ р. Кумо (иначе сатакундская система) состоитъ изъ трехъ главныхъ частей, общее протяженіе которыхъ до 1100 верстъ. Многіе берега этихъ водъ, преимущественно западные, обработаны. Изъ множества пороговъ этой системы самый замѣчательный — Таммери-Коски, — близъ г. Таммерфорса, имѣющій до 60 футъ паденія на протяженіи $1\frac{1}{2}$ версты. Этотъ порогъ, прорываясь чрезъ перешеекъ, образуемый песчаной косой, имѣетъ обрывистые берега, которые съ западной стороны обстроены фабриками г. Таммерфорса.

Для предохраненія страны отъ наводненій, для осушки болотъ и приращенія удобныхъ полей понижены горизонты сѣверныхъ озеръ; кромѣ того, для удобства сообщенія разчищены многіе пороги, начаты нѣкоторые каналы и еще болѣе составлено проѣздовъ, исполненіе которыхъ значительно оживитъ страну; пока же ничего не предпринято для того, чтобы сдѣлать р. Кумо судоходною. Разстояніе, по которому могутъ плавать суда (сидяція до 4-хъ футъ) по означеннымъ водамъ — 117 верстъ, именно отъ порога Леппя-Коски до г. Таммерфорса.

Четвертый бассейнъ — Кюменскій или Пейянскій, занимаетъ пространство до 680 кв. геогр. мил. Озера этой системы, сравнительно съ озерами предъидущей, значительнѣе по величинѣ, имѣютъ продолговатую форму и изрѣзаны заливами. Проливы и пороги между озерами хотя тоже стремительны, но по большой глубинѣ не представляютъ судоходству большаго препятствія.

Р. Кюмень, составляя общій стокъ водъ этого бассейна, вытекаетъ изъ ю.-в. угла оз. Пейяне и многими рукавами впадаетъ въ Финскій заливъ, между городами Ловизою и Фридриксгамомъ. Эта рѣка протекая около 160 верстъ, образуетъ по пути нѣсколько широкихъ и глубокихъ озеръ, а также множество стремительныхъ пороговъ. Берега этихъ озеръ большею частію состоятъ изъ возвышен-

ныхъ песчаныхъ холмовъ, которые, около живописныхъ озеръ Дах-навеси и Пюхя-ярви, хорошо воздѣланы; въ другихъ же мѣстахъ лѣса, болота и рѣдкое народонаселеніе.

Главное озеро этой системы оз. Пейяне, дл. 120 верстъ и отъ 5 до 25 верстъ шириною. Судоходство по немъ значительно, есть и срочные пароходы. При с. вѣтрѣ бываетъ столь сильное волненіе на оз. Пейяне, что переѣздъ чрезъ него въ большихъ лодкахъ бываетъ очень опасенъ и по временамъ невозможенъ; кромѣ того, плаваніе по немъ еще болѣе затруднилось отъ разчищенія нѣкоторыхъ кюменскихъ пороговъ, послѣ чего горизонтъ озера понизился на 4 фута, и такимъ образомъ открылось много новыхъ мелей и извилистыхъ проходовъ. Оз. Пейяне довольно глубоко, мѣстами до 50 саж. и по немъ свободно могутъ плавать суда, сидящія до 7 футъ.

Сѣверные притоки этого озера богаты хорошими строевыми лѣсами, которые въ большомъ количествѣ сплаваются къ морю. Многіе пороги этой системы разчищены, есть каналы со шлюзами и горизонтъ нѣкоторыхъ озеръ пониженъ; но все это весьма незначительно, въ сравненіи съ тѣмъ, чего можетъ желать улучшенное судоходство. Народонаселеніе этой системы бѣдно и рѣдко, берега ея болотисты и неудобны для земледѣлія. На вос. и юж. берегахъ оз. Веси-ярви народонаселеніе гуще и поля воздѣланы; много новыхъ луговъ образовалось отъ пониженія этого озера на 8 футъ.

О судоходствѣ по р. Кюмени можно сказать то, что эта рѣка, наполненная многими и стремительными порогами, требуетъ столь значительныхъ работъ и расходовъ для открытія по ней плаванія, что всѣ проекты по сему предмету оставались безъ исполненія, и ограничились только прочищеніемъ пороговъ. Между тѣмъ, рѣка эта, по своей ширинѣ отъ 40 до 100 саж. и по глубинѣ, простирающейся отъ 8 до 20 футъ, имѣетъ большое значеніе для Финляндіи.

5-й—главный бассейнъ — это Саймонскій; о немъ мы упомянули выше.

Есть возможность соединить Кюменскій и Саймонскій бассейны. Между многочисленными проектами, составленными для вышеозначеннаго соединенія, заслуживаетъ особеннаго вниманія тотъ, который, начинаясь къ с.-в. отъ пролива Пулькила, перерѣзываетъ потомъ водораздѣльный хребетъ или перешеекъ Хонкатайпале и наконецъ водами Куомма-ярви идетъ въ Сайму. Длина этой линіи, пролегающей въ довольно прямомъ направленіи, составляетъ 120 верстъ и тре-

буеть прорытія каналовъ на протяженіи 5 $\frac{1}{2}$ верстъ и устройства 9 шлюзовъ.

Послѣ этого описанія внутреннихъ водъ Финляндіи остается сказать, что морская торговля этой страны постепенно возрастаетъ. Приморскіе порты ея по степени ихъ значенія распредѣляютъ въ слѣдующемъ порядкѣ: Або, Улеоборгъ, Брагестады, Ваза, Выборгъ, Христіанштадтъ и Ништадтъ.

И. А. Ухтомскій.



АРАЛЬСКАЯ ФЛОТИЛІЯ

ВЪ ОТНОШЕНІИ КЪ СРЕДНЕ-АЗІЯТСКОЙ ТОРГОВЛѢ.

Всѣмъ болѣе или менѣе извѣстно, что тамъ, на дальнемъ юго-востокѣ, за Киргизскою степью, на рѣкѣ Сыръ-Дарьѣ, стоитъ рядъ русскихъ укрѣпленій, а на рѣкѣ плаваютъ военные пароходы. Спрашивается, что завлекло такъ далеко эти пароходы, какую они приносятъ тамъ пользу и какое имѣютъ значеніе? Вопросы эти мнѣ хотѣлось бы развить и разъяснить, сколько возможно, въ предлагаемой статьѣ, полагая, что затрата такихъ значительныхъ капиталовъ должна вѣроятно интересовать публику.

Сношенія наши съ Среднею Азіею начались уже очень давно; объ этомъ предметѣ не разъ было писано; почти каждое сочиненіе начинается съ того, что объясняетъ, какъ русскіе купцы и пріѣзжіе гости изъ Бухары мѣнялись товарами. Мѣна эта производилась своими старымъ путемъ и полудиннымъ способомъ почти до послѣдняго времени; только съ возведеніемъ укрѣпленій въ степи, и съ совершеннымъ подчиненіемъ киргизовъ—этого промежуточнаго элемента въ средне-азіатской торговлѣ, правильныя торговныя сношенія начинаютъ развиваться, хотя и до нашего времени отчасти сохранился мѣновой характеръ. Однако, теперь прямыя сношенія наши съ полупцивилизованными народами Азіи сдѣлались гораздо легче; киргизовъ же можно считать за способствующую среду, а не за препятствіе на пути; между тѣмъ, еще не очень давно караваны должны были откупаться отъ ихъ грабежей, а иногда и это средство оказывалось неэффективнымъ, тогда какъ нынѣ киргизы частію живутъ извозничествомъ, и съ каждымъ годомъ начинаютъ заниматься болѣе торговлею и яснѣе понимать выгоду продажи своихъ сырыхъ произведеній на деньги, и на нихъ основывать свои расчеты. Этотъ процессъ продажи на деньги намъ, европейцамъ, кажется до того простымъ, что трудно вообразить себѣ людей, желающихъ непременно промѣнять свой товаръ именно на товаръ же. Но народъ въ дѣт-

ствѣ подверженъ еще не такимъ странностямъ. Въ настоящее время большая часть киргизовъ принимаетъ безъ затрудненія кредитные билеты, особенно живущіе около линіи и тѣхъ укрѣпленій, которыя прежде основаны. Странно, что нельзя сказать того же о владѣніяхъ нашихъ на Сыръ-Дарьѣ; это тѣмъ болѣе удивляетъ, что очень часто одинъ и тотъ же киргизъ, принявшій съ готовностью ассигнацію въ Уральскомъ укрѣпленіи, отказывается отъ нея въ фортѣ № 1 на Сырѣ. Объяснить это обстоятельство трудно, но тѣмъ не менѣе оно существуетъ. Когда буду говорить о нашей торговлѣ на Сырѣ, я опять ворочусь къ этому вопросу.

Чтобы опредѣлить значеніе Аральской флотиліи въ торговомъ отношеніи, надо разсмотрѣть пути, ведущіе изъ Россіи къ главнымъ центрамъ этой торговли. Такими центрами считаются въ Китайскомъ Туркестанѣ города: Аксу, Яркендъ и Кашгаръ, въ Кокандѣ—Ташкендъ, и въ Бухарѣ главный городъ того же имени. Изъ числа городовъ въ Китайскомъ Туркестанѣ, Аксу и Яркендъ, по восточному своему положенію, не имѣютъ прямыхъ сношеній съ сыръ-дарьинскими нашими владѣніями, хотя Яркендъ черезъ Кашгаръ могъ бы съ выгодою съ нами сблизиться; но этому мѣшаетъ политическое положеніе Ковандскаго ханства, враждующаго въ настоящее время съ Китаемъ.

Намъ гораздо важнѣе и ближе къ цѣли города Ташкендъ и Бухара. Въ настоящее время въ Средней Азіи Бухара играетъ первую роль въ торговомъ и ученомъ смыслѣ (если можно допустить ученость въ Азіи); этимъ она обязана не географическому положенію, но исторической своей судьбѣ, и, должно признаться, предприимчивости и меркантильному духу своего народа. Въ Бухарѣ послѣдовательнѣе и впервые водворился извѣстный родъ порядка, т. е. создалась возможность съ успѣхомъ заниматься торговлею; успѣху этого дѣла много способствовало долгое царствованіе покойнаго эмира Насръ-Улла-Багадуръ хана, коварный и хитрый характеръ котораго доставилъ ему въ Азіи незаслуженную славу умнаго, даже великаго правителя. Наслѣдникъ его Музаффаръ-ханъ едва ли, кажется, будетъ въ состояніи поддержать достоинство эмира, отца своего. Если слухи о слабости его характера и развратной жизни справедливы, то значеніе Бухары неизмѣнно должно пасть, чему конечно не мало поможетъ и усиленіе Авганистана подъ вліяніемъ англійскихъ капиталовъ и нравственной поддержки. Ташкендъ, теперь зависящій отъ Коканды городъ, въ политическомъ отношеніи потерялъ свою важность вмѣстѣ съ самостоятельностью; но географическое его положеніе удерживаетъ за нимъ первенство въ торговлѣ относительно главнаго города ханства Коканда. Положеніе Ташкенда,

въ долину Сыръ-Дарья, верстахъ въ 50 отъ рѣки, на весьма плодородномъ мѣстѣ, а главнѣе всего удобство сообщеній со всѣми окружающими землями—причина этого значенія. Со стороны Россіи ведутъ къ нему три пути, черезъ голодную степь сибирскаго вѣдомства, черезъ восточную часть степи оренбургскаго вѣдомства изъ города Троицка, и изъ Оренбурга черезъ низовья Сыра по нашей линіи или чрезъ Оренбургское укрѣпленіе въ фортъ Перовскій.

Въ Бухару ведетъ тоже нѣсколько путей; самый западный изъ Астрахани отъ Гурьева городка черезъ фортъ Александровскій на Каспійскомъ морѣ, по плоской возвышенности Усть-Уртъ, въ Хиву и Бухару. Эта дорога теперь почти совершенно оставлена, частію по винѣ беспокойныхъ туркменъ, частію по ея неудобству и недостатку воды. Вторая дорога, изъ Оренбурга по западному берегу Аральскаго моря черезъ Хиву, точно также потеряла съ нѣкотораго времени свое значеніе.

Главные пути, которыми теперь идутъ караваны изъ Оренбурга, лежатъ всѣ черезъ низовья Сыра на пространствѣ отъ форта № 1 до форта Перовскій. Но въ недавнемъ еще времени, а частію и теперь, караваны ходили здѣсь, не прямымъ, но затруднительнымъ путемъ черезъ пески Кизиль-Кумъ прямо въ Бухару, и подымаясь вверхъ по Сыру черезъ Ташкендъ, Ходжендъ и Ура-тюбя, переходили въ долину Зарявшана въ Самаркандъ, и такимъ образомъ достигали Бухары. Я съ намѣреніемъ началъ разборъ путей съ востока, довелъ его до Ташкенда, потомъ началъ съ запада и довелъ опять до этой точки; сравненіе этихъ путей, такимъ образомъ, естественно ведетъ къ заключенію, что эта дорога, т. е. черезъ Ташкендъ—самая лучшая. Взглянувъ на карту, легко убѣдиться въ справедливости вывода; дорога эта, пройдя разъ нашу степь, что во всякомъ случаѣ неизбежно, больше не касается пустыни и пролегаетъ долинами рѣкъ, сперва Сыра, а потомъ Зарявшана. Можно бы полагать, что такъ какъ товары здѣсь перевозятся на верблюдахъ, то имъ выгоднѣе идти прямо песками Кизиль-Кумъ, не дѣлая обхода на Ташкендъ; однако это справедливо только отчасти. Если сокращеніе разстоянія было бы главнымъ условіемъ, то купцы ни въ какомъ случаѣ не избирали бы круговаго пути и не платили бы притомъ еще двойныя пошлины: сперва Коканду, потомъ Бухарѣ; однако очень часто товары идутъ черезъ первый городъ. Изъ сказаннаго видно, что къ этому центру есть какое то торговое тяготѣніе, пробивающееся наружу, не смотря на всѣ невыгоды настоящаго положенія; я разумѣю неопредѣленность и невѣрность правъ торгующихъ, равно какъ и политическія смуты въ Кокандѣ.

Задача успѣха средне-азіатской торговли заключается, кромѣ обы-

новенныхъ экономическихъ условій, т. е. богатства рынка и производительности края, главнѣйше въ безопасности и законности торговыхъ сношеній. Какую же роль въ этомъ отношеніи можетъ играть Аральская флотилія? Со времени возведенія нашей Сыръ-Дарьинской линіи, сношенія наши съ Бухарой и Хивой сдѣлались немногими живѣе, но за то гораздо безопаснѣе. Это не подлежитъ никакому сомнѣнію. Но содержаніе этой линіи обходится весьма дорого, и расходы на нее постоянно будутъ увеличиваться, по мѣрѣ увеличенія числа фортовъ и ихъ гарнизоновъ, если только не будутъ затѣяты мѣста, болѣе производительныя, чѣмъ низовья Сыръ-Дарьи.

Мнѣ кажется, роль флотиліи именно и заключается въ уменьшеніи этихъ расходовъ, въ возможности заставить посредствомъ ея подчинить нашему вліянію ближайшія къ намъ ханства—Кокандъ и Хиву, разумеется безъ окончательнаго завоеванія, о чемъ и рѣчи не должно быть, какъ о совершенно непрактическомъ и положительно вредномъ дѣлѣ. Къ границамъ обѣихъ изъ нихъ ведутъ водяные пути—одинъ вверхъ по Сыръ-Дарьѣ, другой по Аральскому морю. Бухара отъ нашего непосредственнаго вліянія совершенно скрыта за этими двумя государствами, и въ этомъ заключается причина полудружескихъ сношеній съ нею.

Такъ называемый торговый трактатъ съ нею—мертвая буква, такъ какъ онъ никогда не соблюдался со стороны эмпра. Отдѣленный отъ насъ Кизиль-Кумами и болѣе или менѣе враждебными ханствами Кокандомъ и Хивой, эмпръ совершенно безнаказанно беретъ пошлины съ нашихъ купцовъ, какія ему заблагоразсудится. Между тѣмъ, мы упорно держимся политики дружелюбной съ нимъ, и полувраждебной съ его сосѣдами, слабыми Хивою и Кокандомъ; не лучше ли было бы, именно посредствомъ этихъ сосѣдей, поддерживая ихъ, дать увѣренному въ своей силѣ эмиру временно почувствовать нашу дѣйствительную силу? Я этимъ не хочу сказать, что слѣдуетъ начать съ нимъ открытую вражду, но полагаю, что намъ необходимо выйти изъ той роли, которую мы играемъ относительно этого сосѣда. Для достиженія этой цѣли лучшее средство флотилія, даже при ея настоящемъ составѣ (я разумѣю 1862 годъ (*)); съ этой флотиліей мы можемъ разомъ прекратить всѣ

(*) Составъ флотиліи къ концу 1862 года будетъ слѣдующій:

Паровыя суда:

Железный пароходъ «Перовскій» въ 40 силъ	1	} собираются на Сыръ.
Паровой баркасъ «Обручевъ» въ 12 силъ	1	
Железный пароходъ «Араль» въ 40 силъ	1	
«Сыръ-Дарья» въ 20 силъ	1	

притязанія эмира на вліяніе въ дѣлахъ хивинскихъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ открыть нашимъ пароходамъ свободный доступъ въ Аму-Дарью.

Кокандъ давно уже враждуетъ съ Бухарой за пограничныя владѣнія—города Ходжендъ и Ура-тюбя; эмиръ, кромѣ того, постоянно имѣетъ наготовѣ претендента на кокандскій престолъ и при первомъ удобномъ случаѣ вмѣшивается въ дѣла ханства; короткое время онъ даже владѣлъ Кокандомъ. Упрочить здѣсь русское вліяніе не такъ легко; необходимо укрѣпиться выше по Сыру—владѣть Ташкендомъ; отсюда, держась той же политики, т. е. поддерживая слабого противъ сильнаго, легко будетъ предписать законъ бухарскому эмиру. И здѣсь флотилія можетъ оказать большія услуги, хотя роль ея будетъ не самостоятельная.

Такая политика имѣла бы весьма благотворное вліяніе на исхъ дѣла наши въ Средней-Азіи, и къ концу концовъ въ финансовомъ отношеніи, если бы не окупилась, то непременно обошлась бы дешевле настоящей, мало производительной траты капиталовъ и силъ.

Чтобы доказать это предположеніе, необходимо рѣшить два вопроса: во-первыхъ, стоитъ ли игра свѣчъ; говоря иными словами, достаточно ли капиталовъ русскихъ обращается въ этой торговлѣ, чтобы оправдать и вознаградить тѣ расходы, которые государство должно взять на себя?

Второй вопросъ состоитъ въ томъ, что не имѣется ли еще другихъ причинъ упрочить наши владѣнія въ этомъ краѣ; не требуетъ ли того настоящее положеніе пограничной страны, а разумѣю всего Оренбургскаго края?

Для разрѣшенія перваго вопроса необходимо обратиться къ ходу торговли, узнать по возможности и выразить въ цифрахъ значительность ея, равно какъ взвѣсить безпристрастно на сколько можно надѣяться на ея развитіе отъ времени и болѣе твердыхъ основаній.

Торговля наша съ ханствами, сколько дозволяютъ скудные и очень невѣрные источники—таможенные отчеты—разобрана доволь-

Парусныя суда:

Желѣзныхъ баржъ	3
Перемѣщенныхъ деревянныхъ шкутъ	2

Пароми:

Желѣзныхъ	2
Деревянныхъ	4

Гребныя суда:

Барказовъ 14-ти-весельныхъ, желѣзныхъ и деревянныхъ судовъ, отъ шестерки до двойки и бударки	22
---	----

но основательно въ статьѣ г-на Небольсина въ Запискахъ Императорскаго Русскаго Географическаго общества 1855 года книжка X-я; свѣдѣнія здѣсь доведены до 1850 года. Къ главнымъ выводамъ этого сочиненія я присовокуплю свои замѣчанія и данныя о ходѣ торговли за послѣднее время, именно до 1860 года включительно, и еще нѣкоторые личныя наблюденія, сдѣланныя во время степныхъ походовъ.

Къ сожалѣнію, г. Небольсинъ ничего не говоритъ собственно о промышленности степи, считая ее, совершенно несправедливо, отдѣломъ внутренней торговли, и кромѣ того, у него товары раздѣлены по 3-мъ ханствамъ; но если не совѣмъ легко убѣдиться, какое количество именно привозится изъ Бухары и Хивы или вывозится туда, то совершенно невозможно сказать на сколько именно участвуетъ Бухара и Кокандъ въ нашей торговлѣ, хотя происхожденіе товаровъ купцами легко узнается по качеству, но въ таможенные свѣдѣнія они вносятся безразлично.

Привозъ товаровъ.

Приложенная въ концѣ статьи таблица заключаетъ въ себѣ перечень привозныхъ товаровъ, считая пограничную черту отъ Звѣриноголовской заставы, на границѣ Сибири, до Гурьева городка при устьѣ Урала; на этой чертѣ главныя мѣста склада товаровъ (мѣшковые дворы)—города Оренбургъ и Троицкъ.

При разсмотрѣніи ея, однако, надо дѣлать нѣкоторое различіе въ товарахъ, выполнѣ заграничныхъ, и товарахъ, вывозимыхъ изъ нашей степи. Эти послѣдніе можно назвать заграничными только въ смыслѣ нашего устарѣлаго таможеннаго дѣленія, такъ какъ они собственно привозятся изъ странъ, нераздѣльно соединенныхъ съ Россією. Кромѣ того, подъ однимъ названіемъ ввѣгда обозначаются безразлично товары азіатскіе и товары киргизскіе. Мы примемъ, слѣдовательно, дѣленіе на три рода товаровъ: 1) привозимые изъ средне-азіатскихъ ханствъ; 2) товары смѣшаннаго происхожденія, т. е. такіе, часть которыхъ дѣйствительно идетъ изъ заграницы, часть же вывозится изъ нашей степи, и, наконецъ, 3) собственно киргизскіе товары, которые въ строгомъ смыслѣ составляютъ предметъ внутренней торговли.

Для лучшаго разумѣнія необходимо бросить бѣглый взглядъ на главныя правила взиманія пошлинъ съ товаровъ, провозимыхъ и вывозимыхъ. Всѣ товары платятъ при проходѣ черезъ линію карантинныя деньги, привозные товары по 2 коп., сереб. съ пошлиннаго рубля, т. е. за 12½ коп. ¼ коп., за 25 коп. ½ к., за 50 коп. 1 к., за 75 к. 1½ к. и за 1 р. 2 коп. серебромъ; отпускные то-

вары платятъ по 1 коп. съ пошлиннаго рубля, т. е. за 25 к. $\frac{1}{4}$ к., за 50 к. $\frac{1}{2}$ к., за 75 к. $\frac{3}{4}$ к. и за 1 р. 1 коп. серебромъ. Изъ этого правила исключаются съ 1859 года беспошлинные товары: хлопчатая бумага и шелкъ-сырецъ; прежде эти товары точно также платили пошлину подъ названіемъ карантинныхъ денегъ, именно въ слѣдующемъ размѣрѣ, хлопчатая бумага 23 к. съ пуда, шелкъ 2 р. 30 к. съ пуда; шерсть и козій пухъ и теперь обложены по 10 к. съ пуда. Съ товаровъ ввозимыхъ взимается пошлина по тарифу, дѣйствующему съ 1818 года; при разсмотрѣніи каждаго товара отдѣльно, я помню о количествѣ таможеннаго сбора. Товары отвозные обложены равномерною пошлиною, кромѣ карантинныхъ, какъ сказано выше по 1 к. съ одѣночнаго рубля, и эта одѣнка возлагается на добросовѣстность купцовъ; одѣнка же привозныхъ товаровъ подлежитъ надзору таможи, и она имѣетъ право оставить товаръ за собою въ случаѣ низкой цѣны въ объявленіи, прибавивъ къ ней 20 процентовъ. Право это, конечно, ни къ чему не ведетъ, такъ какъ таковой конфискованный товаръ купцы въ общихъ интересахъ никогда не купятъ; примѣры такихъ стачекъ бывали и доказали невозможность контроля. Изъ вывозимыхъ товаровъ освобождены отъ платежа пошлины: сталь, желѣзо, хлѣбъ разнаго вида и скоть; этотъ послѣдній и привозный перегоняется беспошлинно.

Кромѣ того, всѣ вывозимые въ Бухару товары, если они объявлены къ вывозу туда, освобождены отъ пошлины съ 1859 года. Причина этого — заключенный въ этомъ году съ Бухарою торговый трактатъ, какъ я упомянулъ выше; вслѣдствіе чего покойный эмиръ обязался собирать съ русскихъ товаровъ пошлину наравнѣ съ товарами, привозимыми магометанами, т. е. сороковину, по нашему 2 $\frac{1}{2}$ %. Самъ эмиръ вскорѣ былъ отравленъ; впрочемъ, онъ никогда не имѣлъ намѣренія исполнить свои обѣщанія, а сынъ и наслѣдникъ его не обращаетъ никакого вниманія на трактатъ. Въ прошломъ году онъ не только взялъ съ московскаго купца по прежде бывшему правилу: «съ христіанъ и иноувѣрцевъ по 5%», но удвоилъ эту сумму, т. е. взялъ 10 процентовъ. Впрочемъ, бухарскіе будды, понимая, что такое явное притѣсненіе можетъ вредно отразиться на ихъ торговлѣ, когда они пріѣдутъ въ Россію, возвратили нашему купцу около половины уплаченной имъ суммы частнымъ образомъ.

Прямыхъ сношеній нашихъ купцовъ съ Бухарой весьма много; пріятствовало и продолжаетъ мѣшать это правило взиманія двойнаго зачета (пошлины) съ христіанъ; это ихъ принуждаетъ поступать съ товарами комисіонеровъ — казанскихъ татаръ, которые

торгую на свое имя, но чужимъ капиталомъ, платятъ зякътъ по шаригату только 2½ процента; а эти татары, конечно, вслѣдствіе стараются удержать выгодное занятіе въ своихъ рукахъ. Съ этою цѣлью они ловко интригуютъ противъ нашихъ купцовъ, своихъ хозяевъ и довѣрителей, въ Бухарѣ, что весьма легко, такъ какъ имъ хорошо извѣстна подозрительность азіатскаго правительства относительно иностранцевъ христіанъ. Черезъ такіе происки положеніе нашихъ купцовъ очень часто бываетъ не совсѣмъ безопасно, и во всякомъ случаѣ этимъ затрудняется прямое ихъ участіе въ торговыхъ оборотахъ.

Итакъ, мы сдѣлали все, чтобы угодить Бухарѣ и не получили ничего взамѣнъ: мы заставляемъ платить намъ пошлину Хиву, Ташкендъ, даже нашихъ собственныхъ киргизовъ, но къ этой дорогой намъ Бухарѣ питаемъ какую то особенную любовь и нѣжность.

Теперь перейдемъ къ разсмотрѣнію привозныхъ товаровъ, съ 1850 по 1860 годъ.

Товары привозимые изъ средне-азіатскихъ ханствъ.

Бумажныя издѣлія.

Бумага пряденая, въ теченіе этихъ 11 лѣтъ, привозилась среднимъ числомъ ежегодно 12 378 пудовъ, на сумму 71 964 рубля.

Бумага хлопчатая. Средній привозъ ея былъ 102 825 пудовъ, цѣною 432 000 р.

Бумажныя издѣлія. Они привозились среднимъ числомъ на 359 700 р. ежегодно.

Въ десятилѣтіе отъ 1840 по 1850 годъ среднее число привоза хлопчато-бумажныхъ издѣлій и хлопка простиралось до 675 980 рублей; въ нами разсматриваемое одиннадцатилѣтіе число это возрасло до 863 670 рублей. Это усиленіе привоза почти на 200 000 рублей произошло главнѣйше отъ большаго привоза хлопка и пряжи, тогда какъ привозъ хлопчатобумажныхъ издѣлій оставался довольно одинаковъ. Увеличеніе привоза первыхъ двухъ предметовъ почти на одну четверть всей суммы есть результатъ довольно хорошій, и показываетъ, что потребность въ бязи, выбойкѣ и др. издѣліяхъ не увеличивается, т. е., говоря иначе, наши мануфактуры успѣли если не вытѣснить, то, по крайней мѣрѣ, приостановить ихъ распространеніе въ восточныхъ нашихъ губерніяхъ. Пошлина съ хлопка, какъ сказано, снята; бумажная пряжа платитъ 1 р. сереб. съ пуда, а бумажныя издѣлія, бѣлая бязь 10 к. съ рубля, крашеная бязь и выбойка 15 к. съ рубля.

Шелковыя издѣлія.

Привозъ шелковыхъ и полушелковыхъ издѣлій съ 1840 по 1850 годъ простирался среднимъ числомъ до 13 790 р. ежегодно. Въ разсматриваемое нами одиннадцатилѣтіе привозъ былъ слѣдующій:

Шелку-сырцу привозилось среднимъ числомъ ежегодно на 38 100 р., причемъ надо замѣтить, что привозъ до 1855 года былъ весьма незначителенъ, съ этого же времени начать быстро возрастать, и дошелъ въ 1859 году до 973 пудовъ, цѣною на 92 179 р. Въ слѣдующемъ году хотя привезено только 788 пудовъ, но все таки онъ остается довольно значителенъ сравнительно съ предшествующими годами.

Шелковыя и полушелковыя издѣлія, въ нашъ періодъ, составляли ежегодно 20 600 р., и привозъ ихъ отличается неравномѣрностью. Пошлины съ нихъ берется 25 к. съ рубля. Слѣдовательно, привозъ шелка вообще составляетъ среднюю сумму въ 58 700 р.; сравнительно съ цифрою прежнихъ лѣтъ, 13 790 р., онъ учетверился.

Предметы роскоши.

Кашемировыя шамы, начиная съ 1855 года совершенно не аначутся въ отчетахъ таможенъ и хотя, конечно, привозились тайно, но въ весьма ограниченномъ количествѣ.

Кожры точно также начинаютъ менѣе требоваться; средній привозъ ихъ ежегодно 675 штукъ на 1413 р., т. е. цѣна каждого около 2 руб. серебромъ. Очевидно, что эта опѣнка необыкновенно низка, и отличается своею невѣрностью даже отъ другихъ цѣнъ, тоже слишкомъ низкихъ, принимаемыхъ таможеню.

Бирюза, сердоликъ и другіе драгоцѣнные камни привозились не каждый годъ, и вообще въ незначительномъ количествѣ, какъ видно изъ таблицы,—рублей на 750 въ годъ.

Латисъ-лазури. Привозъ этого камня усилился довольно значительно, а въ 1850, 51, 52, 53 годахъ торговля эта совершенно прекращалась; въ послѣднее же время его ввозилось тысячъ на шесть рублей.

Разные товары.

Привозъ *мерлушекъ бухарскихъ* остался почти тотъ же, что былъ въ сороковыхъ годахъ; средняя цифра привоза въ пятидесятыхъ годахъ была 48 300 штукъ, цѣною 74 000 р. Эта цифра есть одна изъ самыхъ невѣрныхъ изъ всего нашего обзора, по той причинѣ, что мерлушки бухарскія, т. е. ширазскія, каракульскія и т. д. обложены пошлиною въ 8 в. сер. со штуки, тогда какъ съ киргизскихъ мерлушекъ берется по 1 в. со штуки. Послѣ этого понятно, почему

въ таможенномъ отчетѣ цифра ежегоднаго ввоза киргизскихъ мерлушекъ доходитъ до 467 200 штукъ. Между тѣмъ, надо замѣтить, что въ Киргизской степи всячески стараются гнать сараноговъ живыми на лѣню, по-первыхъ потому, что живой скотъ не обложень пошленною, и во-вторыхъ, цѣна барана заключается въ его салѣ, кожа составляетъ ничтожную часть его цѣнности. Должно полагать, что около половины мерлушекъ по таможеннымъ свидѣніямъ киргизскихъ, не что иное какъ овечьи шкуры разныхъ породъ, живущихъ южнѣ Сыръ-Дарьи.

Фрукты къ намъ на лѣню привозятся въ сушеномъ видѣ и расходятся по ближайшимъ губерніямъ; спросъ на нихъ въ пятидесятихъ годахъ увеличился, и ихъ привозятъ около 58 100 пудовъ на 74 000 руб. Въ сороковыхъ годахъ привозилось среднимъ числомъ только на 29 870 р. Впрочемъ, усиленіе это заключается больше въ цѣнности, чѣмъ въ количествѣ, которое вообще очень неравномѣрно, завися, кромѣ спроса, еще отъ урожая въ Средней Азіи.

Пишено сарачинское ввозится въ весьма ограниченномъ количествѣ и, кромѣ того, цѣнится на таможенѣ уже слишкомъ низко, менѣе 2 р. пудъ, какъ видно изъ прилагаемой вѣдомости.

Марена составляетъ главный предметъ привоза изъ числа растительныхъ красокъ; она до того преобладаетъ, что можно почти оставить безъ вниманія остальные краски, которыя въ послѣднее время вообще мало привозились. Въ общемъ итогъ привозъ ихъ усилился, онъ былъ въ сороковыхъ годахъ на 22 370 р. въ годъ, и теперь доходитъ до 45 200 р., но съ 1856 года опять началъ замѣтно уменьшаться.

Семя цыцварное. Торговля этимъ товаромъ шла всегда довольно вяло и неравномѣрно, и въ послѣдніе годы постепенно уменьшалась, составляя среднюю цифру привоза около 5900 р. въ годъ, причемъ вошли и годы необыкновенно большаго привоза — 1850 и 1851. Пошлина 25 коп. съ пуда.

Чай для торговли привозится исключительно байховый и кирпичный, и только въ Троицкѣ и въ Оренбургѣ, онъ привозится бухарцами исключительно для собственного употребленія. Привозъ этого товара зависить совершенно отъ отношеній китайскаго Туркестана съ Кокандомъ и отчасти съ нами. Поэтому, онъ весьма непостояненъ, но можно надѣяться, что съ приведеніемъ въ исполненіе постановленій 1861 года, относительно торговли чаемъ, и возобновленіемъ прямыхъ сношеній съ Кульджею и Чугучакомъ, эта отрасль привоза усилится и на Оренбургской линіи, хотя не въ такихъ размѣрахъ, какъ на сибирской границѣ.

Средним числом въ пятидесятихъ годахъ привозилось 1640 пудовъ чаю, на сумму 29 100 р. сер. ежегодно.

Товары смѣшаннаго происхожденія.

Киргизскія мерлушки. Говоря о бухарскихъ мерлушкахъ, я уже упомянулъ о средней цифрѣ привоза этого товара, остается только указать, что оцѣнка его на таможенѣ точно также слишкомъ низка, хотя на это не видно побудительной причины. Пошлинна берется съ него со штуки, а не съ цѣны товара; кромѣ того, надо замѣтить, что привозъ его весьма неравномеренъ: иногда бываетъ не болѣе 300 000 штукъ, а иногда количество превышаетъ 700 000, напримеръ въ 1858 году. Помѣстивъ киргизскія мерлушки въ отдѣлъ товаровъ смѣшаннаго происхожденія, я по вышеозначенной причинѣ не могу не видѣть въ числѣ ихъ кожи происхожденія заграничнаго.

Мягкая рухлядь, или пушной товаръ, болѣею частью лисицы разныхъ наименованій, потомъ корсаки, куницы, волки и шагалы. Весьма трудно и здѣсь хотя приблизительно сказать на сколько въ привозѣ этого товара участвуетъ наша степь, на сколько Средняя Азія; судя по числу мѣховъ, провозимыхъ на Сыръ-Дарьинскую линію, и дешевизнѣ ихъ тамъ, можно полагать, что развѣ одна треть изъ всего количества, доходщаго до Оренбургской линіи, добывается въ Киргизской степи. Средняя цифра провоза составляетъ около 39 000 р. сер.; пошлинна взимается, смотря по цѣнности товара, отъ 15 до 25 к. сер. съ оцѣночнаго рубля.

Выдѣланныя кожи. Товаръ этотъ въ прежніе годы почти совершенно не привозился, но съ 1856 года начинаетъ появляться въ таможенныхъ отчетахъ, и статья привоза, кажется, возрастаетъ, среднимъ числомъ она доходитъ до 23 100 р. сер. Кожи эти болѣею частью киргизской выдѣлки, и указываютъ на зарождающуюся промышленность этого народа, хотя онѣ привозятся бухарскими купцами.

Армянина привозится болѣею частью изъ нашей степи, гдѣ ее вывѣиваютъ азіатскіе и русскіе купцы на свои товары, и только высшіе ея сорта происхожденія заграничнаго. Привозъ ея къ концу пятидесятихъ годовъ нѣсколько усилился, а оцѣнка вмѣстѣ съ тѣмъ понизилась; надо замѣтить, что и прежде она много уступала дѣйствительной цѣнѣ. Среднимъ числомъ армянины провозилось 8540 штукъ, оцѣненныхъ въ 6795 р. За объясненіемъ малой цѣнности ходитъ далеко нечто: съ нея полагается пошлина по 10 к. съ оцѣночнаго рубля,—теперь понятно.

Товары, вывозимые изъ Киргизской степи.

Кошма или войлокъ привозился въ разсматриваемые нами годы среднимъ числомъ 3480 штукъ, на 3415 рублей серебромъ.

Шерсть верблюжья и овечья составляетъ значительную статью привоза, усиливающуюся довольно замѣтно; среднимъ числомъ ея провозилось 26 300 пудовъ на 38 325 р.; сер. съ нея собственно говоря, не взимается пошлина, но взаменъ того этотъ товаръ платитъ значительныя карантинныя деньги, около 10 к. сер. съ рубля.

Козій пухъ начинается привозится въ меньшемъ количествѣ противъ прежняго, хотя онъ никогда не составлялъ особенно видной статьи привоза. Среднимъ числомъ привозъ 540 пудовъ на 2250 р.; таможенный доходъ съ него собирается на томъ же основаніи, какъ и съ шерсти.

Кожа сырая. Ни одинъ товаръ не показываетъ такого постояннаго и значительнаго возрастанія цифры, какъ кожи, что служитъ лучшимъ доказательствомъ обогащенія киргизовъ, показывая нагляднымъ образомъ увеличеніе ихъ стадъ, а слѣдовательно богатства. Въ общей сложности кожъ привозилось ежегодно около 221 000 штукъ, но были годы—1860, когда ихъ вывезено слишкомъ 350 000 штукъ. О вѣрности или невѣрности оцѣнки трудно судить, такъ какъ кожи эти показаны въ общей сложности, а не по сортамъ, но во всякомъ случаѣ, средняя цифра стоимости провоза, 91 900 р., сер. ниже дѣйствительной цѣны.

Сало только въ послѣднее время начало привозиться въ нѣсколько большемъ колпчествѣ, но, судя по возрастающей цифрѣ привоза, этой отрасли можно предсказать хорошую будущность, особенно если измѣнится правило взимать съ сала 25 к. сер. съ оцѣночнаго рубля, тогда какъ оно въ сибирскомъ таможенномъ округѣ провозится безпошлинно.

Рогатый скотъ. Пригонъ скота изъ степи на линію постепенно усиливается въ возрастающей пропорціи, какъ можно видѣть изъ таблицы; среднее число за пятидесятые годы составляетъ только 12 900 штукъ на 127 200 рублей, тогда какъ въ 1860 году прогнано 25 361 голова, цѣною 279 626 р. Между тѣмъ, изъ таблицы вывозимыхъ за границу товаровъ, видно, что рогатый скотъ продолжаетъ выгоняться обратно въ степь въ весьма ограниченномъ количествѣ.

Скотина вообще переводится черезъ линію, туда и обратно, безпошлинно.

Лошади. Торговля этими животными вообще менѣе значительна,

чѣмъ мы въ правѣ ожидать, хотя цифра ихъ пригона тоже увеличилась значительно: средняя цифра 5250 головъ, цѣною 89 100 вр. На самомъ же дѣлѣ изъ степи пригоняется гораздо болѣе лошадей, но они ускользаютъ отъ вниманія таможни, по причинѣ частыхъ и повсемѣстныхъ переѣздовъ киргизовъ черезъ линію для продажи лошадей по одиночкѣ, о чемъ, конечно, никакихъ свѣдѣній собрать нельзя.

Козы. Эта скотина не составляетъ значительной вѣтви торговли на линіи, и можно сказать, служить только добавленіемъ къ торговлѣ баранами, такъ какъ при стадахъ овецъ киргизы постоянно имѣютъ небольшое число козъ и козловъ, облегчающихъ, по мнѣнію пастуховъ, управленіе большимъ числомъ барановъ, такъ какъ овцы слѣдуютъ послушно за козами, идущими въ главѣ стада.

Бараны, безъ сомнѣнія, составляютъ самую значительную часть богатства нашихъ киргизовъ и занимаютъ самое важное мѣсто въ торговлѣ ихъ. Среднимъ числомъ ежегодно пригонялось на линіи 408 200 барановъ, на сумму до 868 968 р. сер.; но въ послѣдніе годы торгъ этимъ скотомъ постоянно возрасталъ, и дошелъ въ 1860 году до 538 920 головъ, цѣною на 1 507 088 р. Если принять во вниманіе постоянно возрастающую цифру пригона этого скота и возрастающую цѣну на него на всѣхъ рынкахъ, то таможенная оцѣнка теряетъ всякое значеніе: по ней, цѣна барана немногимъ только превышаетъ 2 р. сер., тогда какъ извѣстно, на мѣстные дворы пригоняются бараны по большей части совершенно взрослые и жирные, которыхъ даже въ степи по такой цѣнѣ нѣтъ возможности пріобрѣсти.

Верблюды, изъ числа скота, занимаютъ въ привозной торговлѣ самое послѣднее мѣсто; они не болѣе какъ случайный товаръ, и ихъ выгоняютъ въ степь въ гораздо большемъ количествѣ, именно изъ внутренней орды.

Соль озерная. Эта статья привоза одна изъ самыхъ любопытныхъ, но довольно мудреныхъ статей. Привозъ соли постоянно усиливается, за исключеніемъ годовъ, когда вслѣдствіе дождливаго лѣта добычаніе ея изъ озеръ было неудобно. Любопытенъ тутъ фактъ, что соли привозится среднимъ числомъ 318 200 пудовъ ежегодно, съ которыхъ пошлины взимается по 18 к. сер. съ пуда, кромѣ карантинныхъ, а между тѣмъ эта соль продается по 20 к. сер. пудъ. Какимъ образомъ можно съ выгодой собрать и провезти за 2 к. сер. съ пуда, подверженный утечкѣ товаръ, на разстояніи иногда 500 верстъ? Очевидно, дѣйствительная цифра привоза должна превосходить показанную въ отчетѣ, по крайней мѣрѣ, въ четыре раза.

Вывозъ товаровъ.

Изложивъ вкратцѣ ходъ привозной торговли на Оренбургской линіи въ пятидесятихъ годахъ, рассмотримъ теперь вывозъ нашъ въ Среднюю Азію, и точно также по возможности подвергнемъ статью его безпристрастной критикѣ. Въ число поименованныхъ здѣсь товаровъ не вошли многіе предметы, которые вывозятся въ незначительномъ количествѣ, и цѣнность конкъ, при общей вѣрности оцѣнки главныхъ товаровъ, не можетъ имѣть значенія.

Составляя приложенную въ концѣ таблицу, я сдѣлалъ и въ ней различіе между товарами, вывозимыми частію въ Среднюю Азію, частію въ степь, и товарами, продаваемыми исключительно въ Киргизской степи.

1) *Товары, вывозимые въ Среднюю Азію и вмѣстѣ съ тѣмъ въ степь.*

Бумажная и льняная издѣлія. Вывозъ этихъ товаровъ въ разсматриваемое нами одиннадцатилѣтіе успѣлъ почти удвоиться, именно въ 1850 году вывозили на 463 443 и въ 1860 на 819 712 р. Средняя цифра вывоза пятидесятихъ годовъ составляетъ 558 100 р. Между тѣмъ, въ сороковыхъ годахъ вывозъ этотъ среднимъ числомъ не превышалъ 148 780 р. Развитие этой вѣтви очевидно, и идетъ весьма быстро и равномѣрно, безъ колебаній, что показываетъ постоянно возрастающую потребность въ этомъ товарѣ.

Бумага пряденная. О вывозѣ этого товара отдѣльныя свѣдѣнія находятся только съ 1856 года; средняя цифра вывоза составляетъ сумму около 152 250 р., въ числѣ до 10 300 пудовъ; въ теченіе этихъ пяти лѣтъ вывозъ постоянно увеличивался, какъ видно изъ таблицы.

Шелковая издѣлія; вывозятся нами ежегодно на 11 400 р. при чемъ въ цифрѣ отвоза замѣтно сильное колебаніе; въ сороковыхъ годахъ отпускалось почти столько же, именно: на сумму около 10 000 р. Отъ этой отрасли, слѣдовательно, нельзя ожидать значительнаго усиленія.

Шерстяныхъ издѣлій въ пятидесятихъ годахъ мы вывозили ежегодно на сумму 15 500 р., а сукна около 74 400 аршинъ, на сумму 65 100 р., т. е. аршинъ сукна оцѣнивался ниже 1 р. сер. Нечего говорить, что оцѣнка эта не имѣетъ никакого смысла, хотя сукна вывозятся дѣйствительно большею частію дешевыя. Въ сороковыхъ годахъ средній вывозъ шерстяныхъ издѣлій вообще доходилъ только до 52 200 р., т. е. ихъ вывозилось гораздо менѣе, чѣмъ теперь одного сукна, вывозъ котораго особенно усилился съ 1858 года, хотя оцѣнка вмѣстѣ съ тѣмъ еще понизилась—явленіе, которое почти постоянно повторяется: съ увеличеніемъ привоза или отвоза какого либо пред-

мета понижается постоянно его таможенная оцѣнка, и въ гораздо большей пропорціи, нежели могъ удешевиться товаръ.

Пбзументъ идетъ большею частію въ нашу степь и вывозится весьма неравномѣрно, цифра колеблется между нѣсколькими сотнями и нѣсколькими десятками тысячъ ежегодно, слѣдовательно какого заключенія вывести нельзя.

Юфть составляетъ довольно значительную статью отпуска, но нельзя сказать, чтобы вывозъ ея постепенно увеличивался, напротивъ, здѣсь замѣтно нѣкоторое колебаніе, хотя среднимъ числомъ вывозится 23 230 пудовъ, на 160 600 р. Кожевеннаго товару вообще въ сороковыхъ годахъ вывозилось ежегодно на 82 500 р. Какъ видно, однако, и эта цифра удвоилась.

Мякая рухлядь вывозится ежегодно на 11 100 рублей.

Сахаръ вывозится, преимущественно въ ханства, ежегодно въ числѣ 4390 пудовъ, на 41 300 р.; усиленія этой статьи незамѣтно, равно какъ и

Чая, котораго вывозится ничтожное количество, и весьма неравномѣрно.

Чурумъ продается нами въ издѣліяхъ, особенно въ видѣ котловъ, среднимъ числомъ до 22 000 пудовъ на 29 000 руб. сер.; но эта цифра подвержена значительному измѣненію, какъ видно изъ таблицы.

Желѣзо, въ полосахъ и издѣліяхъ, показываетъ постоянно возрастающую цифру вывоза, которая, среднимъ числомъ, доходитъ до 73 600 руб. ежегодно.

Сталь вывозится въ довольно равномѣрной пропорціи, около 5144 пудовъ, на 13 970 руб., кромѣ послѣдняго, 1860, года, когда ее вывезено на 73 482 руб. Желѣзо и сталь освобождены отъ пошлыны.

Мѣдь отпускается весьма неравномѣрно, среднимъ числомъ 1800 пуд., на 20 300 р.; въ сороковыхъ годахъ вывозъ доходилъ до 33 000 руб., слѣдовательно значительно уменьшился.

Олово не составляетъ значительной статьи отпуска, среднимъ числомъ до 130 пуд., на 2200 руб. сер.

Нюль отпускается ежегодно до 5700 пачекъ, цѣною на 16 300 р., но вывозъ ихъ весьма неравномѣренъ.

Всѣхъ металловъ и издѣлій изъ нихъ отпускалось, въ сороковыхъ годахъ, на сумму 101 400 руб.; въ наше же одиннадцатилѣтіе, цифра эта возрасла, не смотря на уменьшеніе вывоза мѣди, до 155 000 руб. сер.

Бумага писчая показана отдѣльной статьей только съ 1855 года; она вывозится ежегодно на 5000 руб.; этотъ товаръ еще не успѣлъ набѣдить соперничеству нитайскихъ заводовъ, но мы выражаемъ ожи-

дать гораздо большихъ результатовъ, такъ какъ бумага у насъ дома съ каждымъ годомъ падаетъ въ цѣнѣ, а потребность въ ней, съ распространѣніемъ цивилизаціи и благосостоянія, усиливается.

Кошениль и красильные матеріалы, въ общей сложности, вывозились на 29 170 руб. ежегодно, что составляетъ уменьшеніе на одну треть противъ вывоза сороковыхъ годовъ, доходившаго ежегодно до 43 800 руб. сер. Но надо замѣтить, что этотъ товаръ отпускался всегда весьма неравномѣрно; цифра ежегоднаго вывоза колеблется между 4742 и 81 338 руб. сер.

2) *Товары, вывозимые исключительно въ нашу Киргизскую степь.*

Азіатскія бумажныя и другія издѣлія отпускались довольно равномерно изъ года въ годъ, составляя, среднимъ числомъ, 32 200 р.

Табакъ идетъ въ нашу степь въ количествѣ незначительномъ, около 4000 пуд. ежегодно, на сумму 5300 руб., по таможеннымъ свѣдѣніямъ, но въ дѣйствительности на цѣнность, по крайней мѣрѣ, въ три раза большую.

Рогатый скотъ, лошади и бараны перегоняются въ степь, какъ видно изъ таблицы, въ числѣ довольно ограниченномъ и незаслуживающемъ почти вниманія; но не то можно сказать о *верблюдахъ*: это животное пригоняется изъ внутренней орды въ большемъ числѣ, нежели выводится изъ степи, именно: ихъ продаютъ въ степь, среднимъ числомъ, до 970 штукъ, цѣною на 12 500 руб., ежегодно, т. е. каждый верблюдъ оцѣненъ около 13 руб. сер., тогда какъ ниже 30 руб. нельзя купить на линіи, даже самаго плохаго верблюда. Скотъ вообще не платитъ никакой пошлины.

Послѣдняя и самая главная статья отпуска—*хлѣбъ* разныхъ родовъ отпускался, въ послѣднее одиннадцатилѣтіе, въ количествѣ 476 000 пуд. ежегодно, на сумму 146 000 руб. сер., что составляетъ около 30 коп. за пудъ; и здѣсь, точно также, цѣна обозначена слишкомъ малая. Хлѣбъ вывозится беспошлинно.

Если невѣрность оцѣнки привозныхъ товаровъ такъ ощутительна, то въ какой степени дѣйствительная стоимость отпускныхъ товаровъ должна превышать объявляемую купцами цѣну, такъ какъ въ этомъ случаѣ нѣтъ даже тѣни контроля, какъ видно изъ того, что сказано выше объ оцѣнкѣ. Вообще должно замѣтить, что приведенныя здѣсь цифры не имѣютъ никакого самостоятельнаго значенія; только чрезъ сравненіе однихъ съ другими можно получить понятіе о движеніи той или другой отрасли торговли, о количествѣ же ея достоверно судить по нимъ невозможно. Но, предполагая, что причины умышленныхъ и неумышленныхъ невѣрностей цифръ остаются постоян-

ными, можно вывести довольно вѣрное заключеніе о ходѣ торговли, т. е. можно узнать, увеличиваются или уменьшаются торговые обороты. Только такое относительное значеніе я имъ и приписываю, и еще можно съ достовѣрностью допустить, что всѣ безъ исключенія цифры въ отчетахъ меньше дѣйствительныхъ.

Теперь обратимся къ торговому балансу за рассматриваемое нами одиннадцатилѣтіе.

Годы	Привезено товаровъ.		Отпущено товаровъ.		Перевѣсъ привоза.		Отпущено звонкою монетою.	
	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
1850	1 669 928	81	1 292 585	76 $\frac{1}{2}$	377 343	5	154 603	90
1851	1 726 034	69 $\frac{1}{2}$	1 363 169	79 $\frac{1}{2}$	362 864	90	221 803	10
1852	1 918 710	22 $\frac{1}{4}$	1 219 333	34 $\frac{1}{2}$	699 376	88 $\frac{1}{4}$	239 617	60
1853	2 057 591	99 $\frac{1}{4}$	1 325 356	42 $\frac{1}{2}$	732 235	56 $\frac{1}{4}$	187 922	60
1854	2 240 619	1 $\frac{1}{4}$	1 320 867	36 $\frac{1}{4}$	919 751	65	37 475	50
1855	2 599 148	52 $\frac{1}{2}$	1 493 951	98 $\frac{3}{4}$	1 105 196	53 $\frac{1}{4}$	159 262	90
1856	2 656 498	73 $\frac{1}{4}$	1 612 531	63 $\frac{1}{2}$	1 043 967	9 $\frac{1}{4}$	223 759	40
1857	3 250 390	6 $\frac{1}{2}$	2 074 895	69 $\frac{1}{2}$	1 175 494	37	421 041	45
1858	3 408 413	66 $\frac{1}{4}$	2 156 267	26 $\frac{1}{4}$	1 252 146	40	420 418	71
1859	3 428 602	4	2 333 052	39	1 095 549	65	229 345	25
1860	4 170 251	2	2 294 495	40 $\frac{1}{2}$	1 875 755	61 $\frac{1}{2}$	191 217	50
Среднее за 11 лѣтъ.	2 647 830	»	1 680 600	»	967 230	»	226 000	»

Всматриваясь въ таблицу, мы замѣчаемъ, что привозъ въ 1860 году почти утроился противъ 1850 года, средняя же цифра привоза въ эти 11 лѣтъ болѣе 2 647 830 руб. Отпускъ товаровъ хотя тоже увеличился, однако не въ такой пропорціи; онъ даже не совсѣмъ удвоился, средняя цифра его 1 680 600 руб. Во все это время привозъ имѣлъ значительный перевѣсъ надъ отпускомъ, но этотъ перевѣсъ возрасталъ въ еще большей пропорціи нежели привозъ, именно, онъ около 5 разъ больше въ 1860 году, чѣмъ былъ въ 1850. Средняя цифра перевѣса привоза надъ отпускомъ 967 230 р. Наконецъ, въ четвертомъ столбцѣ таблицы показанъ ежегодный вывозъ звонкой монеты; изъ него видно, что отпущено ея за границу было весьма

неравнобренъ; особенно много вывезено въ 1857—58 годахъ, но средняя цифра не превышаетъ 226 000 руб. въ годъ. Нельзя допустить, чтобы, въ дѣйствительности, мы вывозили почти на миллионъ рублей меньше товаровъ, нежели получаемъ изъ ханствъ; такого великодушнаго подарка мы не имѣемъ никакого права ожидать отъ азіатскихъ купцовъ, и на самомъ дѣлѣ его и нѣтъ. Но чѣмъ же объяснить и уравновѣсить этотъ дефицитъ отпуска?

По моему мнѣнію, здѣсь дѣйствуетъ одновременно нѣсколько причинъ, направленныхъ въ одной и той же цѣли. Во первыхъ, я уже говорилъ, что оцѣнка товаровъ совершенно произвольна, особенно отпускныхъ, а слѣдовательно ихъ дѣйствительная стоимость гораздо значительнѣе; это первая и главная причина разногласія; къ ней надо прибавить, во вторыхъ, тайный вывозъ звонкой монеты, и въ третьихъ, вывозъ краденаго золота съ принсковъ на земляхъ Башкирскаго и Оренбургскаго казачьихъ войскъ; но эти двѣ причины, имѣютъ вѣзтыя, не покрываютъ, по моему убѣжденію, еще и третьей доли всего избытка привоза; главная ошибка кроется въ несоотвѣтственной оцѣнкѣ товаровъ. Тѣперь сдѣлаемъ опытъ опредѣлить дѣйствительный объемъ этой торговли. Для этого опять воспользуемся цифрами торговаго баланса, имѣющими, равно какъ и составившія ихъ числа, только относительную вѣрность. Если мы допустимъ, что эта торговля достигла наибольшаго своего развитія въ 1860 г., предполагая даже, что она на этомъ остановится и дальнѣе не пойдетъ (это, впрочемъ, предположеніе, совершенно ни на чемъ не основанное), то и въ такомъ случаѣ въ ней обращается до 8 миллионъ рублей серебромъ. Я здѣсь, конечно, предполагаю, какъ и должно, что привозъ и отпускъ на самомъ дѣлѣ уравниваются. Вотъ, слѣдовательно, сумма тѣхъ матеріальныхъ интересовъ, которые заставили Россію занять такой отдаленный уголь Азіи. Капиталы эти никакъ нельзя назвать ничтожными, особенно если приять въ расчетъ, какими незначительными матеріальными средствами они сохраняются и поддерживаются. Я не буду распространяться здѣсь о прямыхъ доходахъ правительства съ народонаселенія Киргизской степи, доходившихъ, въ послѣдніе годы, до 290 000 р. сер., суммы тоже довольно значительной.

Придетъ когда нибудь время, когда будутъ удивляться тому, что мы могли занять и оберегать противъ хищныхъ сосѣдей около 1 000 000 кв. верстъ, совершенно открытой земли, съ кочевымъ населеніемъ до 800 000 душъ, такими, до крайности слабыми, военными силами.

Съ цѣлью подчиненія киргизовъ и поддержанія порядка въ степи,

построено 7 укрѣпленій (*) и укрѣпленій; гарнизоны ихъ составляютъ около 2 баталіоновъ пѣхоты, нѣсколько сотенъ казаковъ, съ весьма ограниченнымъ количествомъ артиллеріи и, наконецъ, Аральская флотилія. Сила наша кроется, конечно, не въ орудіяхъ флотиліи, да на самомъ дѣлѣ она никакъ не основана на матеріальныхъ средствахъ вообще, такъ какъ все держится нашимъ моральнымъ перевѣсомъ, а этимъ то перевѣсомъ мы весьма много обязаны пародамъ. Паровыя суда, плавая по Сыру и появляясь иногда въ устьяхъ Аму-Дарьи, внушили нашимъ сосѣдямъ очень преувеличенные понятія о нашемъ могуществѣ. Азіяты очень хорошо понимаютъ, что нашимъ войскамъ весьма трудно двигаться въ большомъ числѣ по степи, тѣмъ болѣе еще по пескамъ, но подвижность флотиліи въ ихъ глазахъ не имѣетъ предѣла, и поражаетъ ихъ, какъ непонятное явленіе, почти суевѣрнымъ страхомъ.

Но, конечно, ни этотъ страхъ, ни дѣйствительная наша сила, не могли бы удержать эти народы въ повиновеніи, если бы насъ не поддерживала другая, гораздо сильнѣйшая и надежнѣйшая опора—я разумѣю единство интересовъ этихъ народовъ съ нашими собственными. Не смотря на различіе религій и племенъ, киргизы очень хорошо, хотя иногда смутно, понимаютъ, что ихъ дѣйствительная выгода требуетъ подчиненія Россіи; долготѣніе опыта имъ показало непрочность и самоуправство азіатскаго управленія. Въ подтвержденіе моего мнѣнія, позволю себѣ сказать еще нѣсколько словъ о положеніи киргизскаго народа. Кто знаетъ степь не только изъ поѣздки по почтовой и караванной дорогамъ, а вникъ въ ея отдаленныя пустыни, тотъ невольно долженъ былъ убѣдиться, что здѣсь произошла, въ очень недавнемъ времени, большая переимѣна къ лучшему, и этотъ переворотъ продолжается все въ томъ же направленіи. Правда, скопленіе огромныхъ стадъ или, что то же, богатствъ, въ однихъ рукахъ, въ настоящее время, сдѣлалось явленіемъ болѣе рѣдкимъ въ степи, но за то примѣры безвыходной нищеты, доходящей до голодной смерти, еще рѣже. Особенно значительна и рѣзко выступаетъ наружу эта переимѣна на Сыръ-Дарьѣ, гдѣ искони собиралось самое бѣдное населеніе, куда стекались и стекаются всѣ ограбленные и разоренные остатки киргизскихъ родовъ; однако, съ каждымъ годомъ хлѣбопашество, не смотря на неурожайныя лѣта, дѣлаетъ тамъ видимыя успѣхи. Бѣдняки киргизы начинаютъ жить болѣе самостоятельною жизнью, стараются прокормить

(*) Я не считаю здѣсь Александровскаго укрѣпленія на Каспійскомъ морѣ, такъ какъ Аральская флотилія не имѣетъ ничего общаго съ нимъ, и оно построено болѣе для туркменъ, нежели для киргизовъ.

мать себя и семейства трудомъ рукъ своихъ и рѣже прибѣгаютъ къ щедрости своихъ однородцевъ, болѣе богатыхъ. Вотъ нѣсколько примѣровъ: во время водворенія русскихъ на Сыръ-Дарьѣ, въ 1847 году, около построеннаго тогда Ранимскаго укрѣпленія, жилъ нищій киргизъ кишкене-чиплинскаго рода; теперь онъ, единственно посредствомъ хлѣбопашества, сдѣлался однимъ изъ богатѣйшихъ людей на Сырѣ; въ 1860 году, во время всеобщаго неурожая, онъ продалъ 1500 пудовъ разнаго хлѣба и, между тѣмъ, насѣлъ въ 1861 году 98 четвертей пшеницы, ячменя и немного ржи, которая, съ 1857 года, начинаетъ входить въ употребленіе между киргизами, по примѣру русскихъ поселянъ. Точно также извѣстно, что вліятельный батыръ Джанъ-Ходжа, погнбшій, впоследствии, при безпорядкахъ на Сырѣ, обязанъ своимъ состояніемъ земледѣлію, которое онъ занесъ около форта № 1, въ долину Акъ-герниѣ. Я могъ бы указать еще на нѣсколько лицъ, разбогатѣвшихъ этимъ путемъ, невозможнымъ во время азіатскаго владычества, гдѣ только одна нищета составляетъ воздѣлывать землю, и слово пахарь и бѣднакъ однозначащи.

Наши русскіе поселяне у форта № 1, въ числѣ 47 семействъ, изъ оренбургскихъ казаковъ, водворены сперва у Ранима, и потомъ, съ большими потерями, переведены на мѣсто настоящаго ихъ жительства. Не смотря на такую разорительную перекочевку и крайнюю лѣнь большей части поселянъ, неживущихъ исключительно хлѣбопашествомъ, они существуютъ безбѣдно, что доказывается просьбами другихъ казаковъ, о дозволеніи имъ переселиться туда же. Все это ясно показываетъ возможность прожить въ этихъ мѣстахъ безъ особенной нужды, лишь бы постороннія причины не мѣшали благосостоянію.

Нашихъ русскихъ капиталовъ обращается на базарѣ форта № 1 до 200 000 р. въ годъ; рублей на 100 000 привозятъ азіатцы товаровъ, покупая на это хлѣбъ, кожи, кошмы и проч. Кроме того, въ мелочной торговлѣ киргизовъ и поселянъ обращается до 50 тысячъ рублей. Надо замѣтить, что торговля здѣсь началась только съ 1853 года; до того времени единственное русское поселеніе на Сырѣ находилось у Ранимскаго укрѣпленія. О торговлѣ форта «Перовскій», по неизбѣннѣ данныхъ, я не могу сказать ничего положительнаго, но она развѣ немногимъ меньше оборотовъ форта № 1.

Кромѣ этого, киргизы ведутъ мѣнновой торгъ съ ханствами, о которомъ трудно что либо сказать опредѣлительное, однако можно полагать, что ежегодно черезъ сыръ-дарьинскую линію перегоняется въ Бухару и Хиву около 200 000 барановъ, на которыхъ киргизы вымѣниваютъ азіатскія издѣлія и, въ неурожайные годы, хлѣбъ въ

Хивѣ. Кромѣ барановъ, сырѣ-дарьинскіе киргизы вывозятъ въ ханства и звонкую монету, — вотъ, быть можетъ, побудительная причина того, что на Сырѣ-Дарѣѣ они стараются получать при платежахъ непременно серебро, если можно, стараго чекана и, ни въ какомъ случаѣ, не принимаютъ кредитныхъ билетовъ—обстоятельство, о которомъ я уже упомянулъ, и которое этимъ отчасти объясняется.

Если принять въ соображеніе кратковременность нашего владычества на Сырѣ и ничтожное число тамъ русскихъ, то результаты, вообще говоря, очень удовлетворительны и обѣщаютъ значительный успѣхъ. Одно рыболовство можетъ со временемъ составить весьма выгодную отрасль отпускной торговли, когда будетъ найдена годная для соленія въ прокъ соль на мѣстѣ, такъ какъ рыбы необыкновенно много водится въ самой рѣкѣ и въ разливахъ ея. Подробный разборъ рыболовства завлекъ бы меня слишкомъ далеко, и потому я ограничусь этимъ замѣчаніемъ.

Я уже указалъ на то, что успѣхи промышленности быстрѣе и шире на Сырѣ-Дарѣѣ, чѣмъ въ другихъ частяхъ степи; одна изъ главныхъ причинъ этого кроется въ разномъ управленіи. Здѣсь, на рѣкѣ, жители подчиняются двумъ русскимъ чиновникамъ, которые ими управляютъ почти независимо, подъ надзоромъ командующаго линіею и въ зависимости отъ министерства Иностранныхъ дѣлъ. Къ чести ихъ должно сказать, управляютъ весьма удачно, заслуживъ всеобщее уваженіе и любовь своихъ подчиненныхъ, простаго народа, равно какъ начальниковъ родовъ, бѣевъ. Остальная часть степи, т. е. сѣверная, подчинена областному правленію оренбургскихъ киргизовъ, т. е. министерству Внутреннихъ дѣлъ. Вся эта часть раздѣлена совершенно произвольно безъ малѣйшаго вниманія къ родовымъ началамъ, на основаніи территоріальныхъ соображеній, на дистанціи, которыми управляютъ начальники изъ киргизовъ же. Эти дистанціи соединены въ три, болѣе обширныя управленія подъ названіями западной, средней и восточной части; каждая часть находится въ вѣдѣніи султана-правителя. Не мѣсто здѣсь разбирать всю вереницу русскихъ и киргизскихъ начальниковъ, изощряющихъ свои административныя способности надъ народомъ. Вотъ нѣсколько краснорѣчивыхъ цифръ: въ областномъ правленіи въ 1860 году служащихъ лицъ было 81, служащихъ киргизовъ въ степи, то есть султановъ-правителей, помощниковъ ихъ, начальниковъ дистанцій и другаго чиновнаго люда было 435 человекъ. Однако, должно признаться, главная причина не совсѣмъ успѣшнаго хода дѣлъ заключается въ неестественномъ раздѣленіи территоріи. Такъ, часто киргизы, кочуя на своихъ родовыхъ участкахъ, подпадаютъ временно подъ управленіе лицъ чужихъ и даже враждебныхъ имъ родовъ;

само собою разумѣется, что это даетъ поводъ къ злоупотребленіямъ и притѣсненіямъ, особенно по причинѣ мстительности азіатцевъ. Развитію этой части сепя еще много мѣшало запрещеніе киргизамъ строить дома, уничтоженное только въ 1861 году.... по истинѣ можно сказать «свѣжо преданіе—но вѣрится съ трудомъ».

Сказавъ нѣсколько словъ о промышленности края и основныхъ дѣйствующихъ силахъ, необходимо указать и на невыгодно дѣйствующія начала, на мѣры и законы, налагающіе узду на естественное развитіе торговли. Источникъ всего зла, по моему мнѣнію, устарѣлое наше таможенное дѣленіе. Объ этомъ предметѣ я уже разъ говорилъ на страницахъ Мор. Сбор. въ статьѣ «Дельта рѣки Сыръ-Дарья и ея отношеніе къ Россіи», въ сентябрьской книжкѣ 1861 года, поэтому не буду повторять высказанныхъ тамъ мыслей, постараюсь только кое-что прибавить и дополнить. Таеъ таможенный доходъ, собираемый на оренбургской линіи въ теченіе 11 лѣтъ, былъ слѣдующій, считая тутъ пошлину, карантинныя деньги, доходъ съ гербовой бумаги и доходъ за наемъ лавокъ на мѣновыхъ дворахъ:

въ этомъ числѣ доходъ съ лавокъ

1850 года	164 459 р. 12 к.	8506 р. 43 к.
1851 —	184 618 » 42 ¹ / ₄ »	8430 » 35 »
1852 —	246 114 » 2 »	9078 » 90 ¹ / ₄ »
1853 —	216 279 » 98 »	9685 » 14 ¹ / ₂ »
1854 —	267 147 » 2 ¹ / ₄ »	9879 » 28 »
1855 —	230 060 » 86 ¹ / ₄ »	11 421 » 33 ¹ / ₄ »
1856 —	250 708 » 88 »	11 316 » 15 »
1857 —	293 921 » 94 ¹ / ₄ »	12 893 » 70 »
1858 —	280 383 » 36 »	13 308 » 3 ¹ / ₄ »
1859 —	184 245 » 66 »	14 200 » 8 ¹ / ₄ »
1860 —	243 519 » 13 »	15 076 » 49 »

Слѣдовательно, средній доходъ не превышалъ 200 000 р. сереб., изъ которыхъ слѣдуетъ вычесть еще доходъ съ отдачи въ наемъ лавокъ, который можетъ поступать и безъ таможенныхъ правилъ; точно также подлежитъ вычету сумма стоимости таможенн. Итакъ, государство получаетъ за содержаніе бордонной линіи, или за военную службу трехъ казачьихъ войскъ, ничтожный остатокъ, если только таковой дѣйствительно окажется. О выгодахъ, получаемыхъ тутъ правительствомъ, слѣдовательно, не можетъ быть рѣчи, а въ военномъ отношеніи линія не имѣетъ значенія послѣ устройства

степенныхъ увѣщаній, совершенно достаточныхъ для поддержанія въ степи порядка. Мало того, что правительство не получаетъ отъ этой таможи никакихъ выгодъ, надо еще прибавить вредъ, заключающійся въ затрудненіяхъ, съ которыми сопряженъ сборъ этой ничтожной суммы, и вообще съ соблюденіемъ таможенныхъ правилъ. Вотъ вкратцѣ процедура очистки товаровъ пошлиною: купецъ обязанъ написать на особой, для сего установленной, бумагѣ, въ 15 к. сер. за листъ, объявленіе о товарахъ; документъ этотъ долженъ писаться непременно въ самомъ присутствіи; послѣ повѣрки товаровъ, къ нимъ прилагаются печати, и владѣтелю выдается квитанція въ полученіи съ него таможенного сбора, и кромѣ того, вручается ярлыкъ, опять на бумагѣ въ 15 коп. сер., для полученія своихъ товаровъ изъ пакгауза.

Конечно, все это не обходится безъ приличныхъ проволочекъ, во избѣжаніе которыхъ надо или заплатить, или подѣлиться. Если принять въ соображеніе до какой степени азіатецъ боится и не понимаетъ формальностей, то легко оцѣнить на сколько все это задерживаетъ правильный ходъ торговли. Но мнѣ возразятъ, что есть товары беспошлинные.... да, на бумагѣ это такъ, на самомъ дѣлѣ этого нѣтъ—таможня должна же увѣриться, что объявленные товары дѣйствительно не подлежатъ таможенному сбору, а это равняется извѣстной, хотя небольшой, пошлинѣ. Вотъ почему отъ объявленія свободнаго привоза или вывоза нѣкоторыхъ товаровъ, нельзя ожидать большого успѣха; въ этомъ случаѣ нѣтъ середины—или совершенная свобода, или собирайте сколько можно больше—тогда, быть можетъ, хоть одна цѣль будетъ достигнута.

Ко всѣмъ другимъ мытарствамъ, проходимымъ другими товарами, для прогона скота и привоза якуръ, еще присоединяется одно, едва ли не самое тягостное и бесполезное, — это свидѣтельство скота врачемъ. Народное здравіе вещь, безъ сомнѣнія весьма дорогая и должна всячески оберегаться, но спрашивается, достигаютъ ли цѣли мѣры, принятыя на этотъ счетъ, особенно въ нашемъ краѣ. На Оренбургской линіи главная опасность—сибирская язва; ради ея принимаются всѣ мѣры, и что-же—не проходитъ года безъ появленія язвы въ предѣлахъ Оренбургскаго края, на людяхъ и на скотѣ, обыкновенно, впрочемъ, въ весьма не опасномъ видѣ; слѣдовательно, мѣры предохраненія недействительны. Вѣда, положимъ, не большая, вообще случаи смерти между людьми отъ этой болѣзни принадлежатъ къ исключеніямъ. Посмотримъ же, на сколько мѣры для отсрочки язвы останавливаютъ ходъ торговли скотомъ, т. е. бросимъ взглядъ на ихъ вредную сторону. Не только на линіи, но и около

степныхъ укрѣпленій, врачи обязаны свидѣтельствовать скотъ и шкуры. Но какъ исполнить трудную задачу? Положимъ, пригнали 5000 барановъ или привезли 1000 кожъ; неужели медикъ или ветеринаръ можетъ осмотрѣть каждую овцу или кожу, или если даже осмотритъ, можетъ ли онъ судить о здоровомъ ихъ состояніи въ нѣсколько секундъ? А между тѣмъ, сколькимъ злоупотребленіямъ тутъ открыта дорога и даны средства: гуртъ барановъ въ нѣсколько тысячъ головъ пригнанъ на линію осенью въ бурное время—его останавливаютъ на безкормномъ мѣстѣ, и жи да жи приѣзда ветеринара; тутъ то и есть случай развиться болѣзнямъ, да оно такъ и бываетъ: скотъ изнуряется и переноситъ за линію зародышъ разныхъ болѣзней, принимающихъ потомъ иногда эпидемическій характеръ. Всѣ эти болѣзни, какъ извѣстно, происходятъ отъ худобы скота и непогодъ, которымъ онъ подвергается. Во избѣжаніе этого, весь обрядъ осмотра обращается въ пустую формальность, за соблюденіе которой къ концу концовъ платятъ потребители, а эпидемическія болѣзни продолжаютъ пожирать стада цѣлыхъ околдовъ. Итакъ выходитъ, что придуманныя мѣры привели къ совершенно противуположному результату.

Всѣ эти затрудненія происходятъ отъ отчужденія степи отъ остальнаго Оренбургскаго края, и приводятъ насъ къ разбору втораго нами предположеннаго вопроса, т. е. не имѣется ли еще другихъ причинъ расширить этотъ край, кромѣ соображеній о бесполезности границы. Съ пониженіемъ провозной пошлины на западной границѣ Россіи, положеніе Уральскихъ горныхъ заводовъ дѣлается день ото дня труднѣе, хотя пониженіе тарифа совершенно справедливо, такъ какъ общіе интересы государства этого настоятельно требуютъ; но не мѣшало бы, съ другой стороны, дать возможность этимъ заводамъ сбывать свои произведенія въ большемъ количествѣ въ Азію—рынокъ для нихъ теперь почти закрытъ.

Этой цѣли никакъ нельзя достигнуть, освободивъ вывозъ металловъ отъ платы пошлины, какъ это сдѣлали для стали и желѣза,—это мѣры палліативныя; только совершенное освобожденіе торговли отъ мелочнаго надзора, отъ затрудненій, причиняемыхъ ей клеюмъ и гербовой бумагой, однимъ словомъ устраненіе таможеннаго тормоза, мѣшающаго ея движенію; только такое рѣшительное преобразование можетъ помочь дѣлу. Недостаточно еще облегчить сбытъ нашего товара, необходимо также дать возможность покупателю заплатить за нашъ товаръ; эта простая истина часто упускается изъ виду при фальшивыхъ соображеніяхъ.

Переходъ отъ стѣсненія торговыхъ оборотовъ таможеню къ со-

вершено свободной торговлѣ, нигдѣ, быть можетъ, не легко такъ, какъ именно въ разсматриваемомъ нами краѣ. Здѣсь въ соображенія промышленныя не могутъ вмѣшаться финансовыя расчеты, такъ какъ очевидно, доходъ таможенный далеко не покрываетъ расходъ на содержаніе пограничной черты. Торговое и промышленное развитіе сопредѣльныхъ странъ ни въ какомъ отношеніи не можетъ быть опасно нашей отечественной промышленности: какъ ни мало развита эта часть у насъ, однако наши сосѣди и отъ насъ еще далеко отстали. О какой либо подавляющей конкуренціи не можетъ быть и рѣчи. Чего же опасаться? Очевидно, остаются только одни предразсудки, рутина и еще интересы нѣкоторыхъ служащихъ лицъ. Но что же слѣдуетъ сдѣлать? Оставить мысль о тамождѣ, воспользоваться тѣми живыми силами, которыя теперь тратятся непроизводительно на поддержаніе той же таможни—я разумѣю казачьими войсками, освободивъ ихъ отъ службы. Для осуществленія этого конечно необходимо усилить Сырь-Дарьинскую линію, соединить ее съ сибирскою границею—гдѣ и какъ покажетъ время и мѣсто. Но для того, чтобы эта новая граница не стояла дороже старой, не худо съ самаго начала отказаться отъ мысли, воздвигнуть китайскую стѣну торговли. Цѣль укрѣпленій и гарнизоновъ на Сырь-Дарьѣ должна быть чисто военная—поддержаніе порядка и спокойствія, все остальное предоставить времени и частной предпріимчивости. Кто знакомъ съ мѣстными обстоятельствами въ Средней Азіи, тотъ пойметъ, что это можно осуществить весьма малыми силами, особенно при помощи судоходной рѣки и паровой на ней флотиліи: кому неизвѣстна эта часть, пусть вспомнитъ, какими средствами мы теперь тамъ держимся и охраняемъ страну,—а больше ничего и не надо.

Принять въ этомъ охраненіи страны дѣйствительное участіе, вотъ путь, которымъ флотилія можетъ быть полезна торговлѣ; прямо же содѣйствовать ей перевозкою товаровъ нѣтъ никакой надобности. Хотя, однако, съ этою цѣлью были дѣлаемы попытки, но конечно безуспѣшно. Еще не пришло время, чтобы азіятецъ довѣрилъ свой товаръ судну, не имъ управляемому; да наконецъ, мѣстные условія этому не очень помогаютъ. Вообще, если есть возможность перевозить товары водою, частная предпріимчивость ею воспользуется, лишь бы можно было ею пользоваться безопасно. Для снабженія фортовъ и для сообщенія между ними, флотилія, конечно, можетъ быть весьма полезна, но главное ея значеніе военное, а не транспортное.

Въ заключеніе, прошу извиненія читателя, что быть можетъ, обмануль его ожиданія моимъ заглавіемъ; но Аральская флотилія составляетъ только малую часть всѣхъ разнородныхъ элементовъ Оренбургскаго края, которые всѣ болѣе или менѣе тѣсно связаны.

Никакой нѣтъ возможности затронуть одинъ вопросъ совершенно отдѣльно отъ другаго; невольно естественная связь между предметами заставляетъ ввести во всякое изложеніе часто другія, кажушіяся съ перваго взгляда совершенно отдѣльными, статьи, но тѣмъ не менѣе неразрывно связанныя въ практической жизни.

И. Мейеръ.



Названіе това- ровъ.	1850		1858		1859		1860		Среднее	
	Количество.		Цена въ руб- ляхъ.		Количество.	Цена въ руб- ляхъ.	Количество.	Цена въ руб- ляхъ.	Количество.	Цена въ руб- ляхъ.
Т п р и в о з и м ы е.										
Бумаги пряденой пудовъ	2839	10	103122	6385	22523	4599	30045	12378	71964	
Бумаги хлопчатой пудовъ	4834	78	643595	102271	443375	161092	661326	102825	432000	

Хѣтъ разнаго, пуд.	306837	104368	352756	122483	261981	566227	2235638	476322	146890
Верблюдовъ	1075	14242	1559	19008	1661	347	5938	978	12583
Барановъ	288	418	974	986	341	461	878	976	1082
Лошадей	5745	27892	3914	23744	4122	3079	21082	4736	25700
Поросатого скота	200	920	386	1170	317	409	3093	589	5862

СТЕПЬ И, ХАНСТВА.

Наим.	1856		1857		1858		1859		1860		Среднее число.	
	Цѣна.	Количество.	Цѣна.	Количество.	Цѣна.	Количество.	Цѣна.	Количество.	Цѣна.	Количество.	Цѣна.	Количество.
съ тѣмъ въ Киргизскую степь.												
Бул	526615	—	512957	—	678298	—	895081	—	819712	—	558124	—
Бул 97	75468	8640	137463	13832	200223	8533	125671	15295	222497	10299	152264	—
Ше	6919	—	5517	—	5776	—	23091	—	12723	—	11422	—
Ше 370	11290	—	15973	—	13305	—	26535	—	20720	—	15591	—
Сул	37835	68698	52952	107237	80151	142855	109938	121446	90542	74391	65128	—
По	6518	—	9401	—	5824	—	84177	—	37792	—	—	—
Юл 570	178508	43201	198945	—	135178	—	127617	—	167903	23232	160620	—
Мл	8505	—	10083	—	13228	—	10992	—	12672	—	11040	—
Сл 108	43963	6969	63130	7930	76012	3472	38780	5471	52275	4391	41303	—
Чл ф. 20	1073	23 пуд.	1155	36 п. ф. 18	1852	67 п. ф. 29	2868	73 п. ф. 31	3592	34 п. ф. 12	1626	—
Чл	27670	—	29881	—	17990	—	34837	—	50973	21934	2902	—
Рл	70755	—	81989	—	71692	—	102828	—	81263	—	73626	—
Сл 602	7703	4586	7130	2067	3825	—	5912	—	73482	5144	13971	—
Мл	15243	—	19969	—	21519	—	55238	—	8959	1799	20300	—
Ол 316	3383	17	200	—	1955	—	3055	—	8972	129	2220	—
Ил 689	34247	—	18296	—	26050	—	5905	—	2695	5700	16368	—
Бул 365	4201	—	3311	—	7626	—	9671	—	4007	—	5607	—
Кол 804	4742	543	6853	—	8685	—	81338	—	45772	577	29171	—
Мл	223759	—	420935	—	420419	—	229345	—	191217	—	22604	—

въ Киргизскую степь.

Ал	30222	—	29409	—	38065	—	29187	—	44514	—	3222	—
Тл 643	5688	6126	7231	5586	7271	4080	4079	4301	5756	4059	5311	—

О СКРѢПЛЕНИИ ЖЕЛѢЗНОЙ БРОНИ

(изъ *Mechanic's Magazine*) (*).

Разборъ способовъ скрѣпленія желѣзной брони съ бортомъ корабля и началъ, на которыхъ они основаны, даетъ возможность составить мнѣніе о разныхъ достоинствахъ и недостаткахъ ихъ; равно способствуетъ къ полезному употребленію суммъ, назначаемыхъ для постройки броненосныхъ судовъ. Важнѣйшимъ пунктомъ въ этомъ вопросѣ служитъ скрѣпленіе брони; принимая въ соображеніе размѣръ и вѣсъ плиты, можно сказать, что эта, нелегко рѣшимая, задача обращаетъ на себя большое вниманіе правительства въ Англіи и служитъ особеннымъ предметомъ слѣдованій «комитета желѣзныхъ плитъ». Размѣренія брони *Warrior'a* и другихъ теперь строящихся броненосныхъ судовъ: отъ 12 до 15 футъ длины, отъ 3 до 3 футъ 6 дюймовъ ширины и 4 $\frac{1}{2}$ дюйма толщ. Прочное скрѣпленіе этихъ плитъ (вѣсящихъ отъ 3 до 4 тоннъ каждая) съ бортомъ судна такъ тяжело, что затрудняетъ искуснѣйшихъ и новѣйшихъ инженеровъ и кораблестроителей. Единственный способъ, до сихъ поръ употребляемый, заключается въ пропускѣ сквозныхъ болтовъ съ коническими головками, проходящихъ чрезъ отверстія, высверленные въ плитахъ брони и скрѣпленныхъ гайками съ внутренней стороны судна. Другія предложенныя системы скрѣпленій еще находятся на разсмотрѣніи. Вторая оцѣнка свойствъ и существенности вновь предлагаемыхъ системъ скрѣпленій плитъ, составляющихъ броню, поведетъ къ опредѣленію, которой изъ системъ слѣдуетъ придерживаться при наложеніи брони.

Качество и составъ желѣза, форма, размѣры плитъ, устройство деревянной подкладки для сопротивленія снарядамъ—конечно усло-

(*) Благодаря присутствію нашихъ инженеръ-механиковъ въ Англіи, которые личными наблюденіями могутъ удостовѣряться въ свѣдѣніяхъ, получаемыхъ путемъ печати, редація М. Сб. можетъ въ настоящее время сослаться извѣстія о выдѣлѣ и скрѣпленіи брони, а также и подкладкѣ для брони,—вопросахъ которыми такъ неотомимо занимаются заводчики, кораблестроители и инженеры.

віа большой важности; но ясно, что ни одно изъ нихъ не будетъ достаточнымъ для неуязвимости судовъ, при дурномъ скрѣпленіи плитъ съ бортами, такъ какъ, кромѣ обыкновеннаго поврежденія снарядами, они могутъ быть совсѣмъ отбиты отъ судна, которое должны защищать. Изъ этого мы приходимъ къ заключенію, что въ броненосномъ суднѣ должно не только имѣть прочное скрѣпленіе брони съ бортами, но и самыя скрѣпленія эти должны быть предохранены отъ дѣйствія снарядовъ.

Обыкновенными способами скрѣпленія служатъ слѣдующіе: 1) пропускаютъ сквозь край плиты нарезанный винтомъ болтъ, который своей головкой придерживаетъ плиту снаружи;

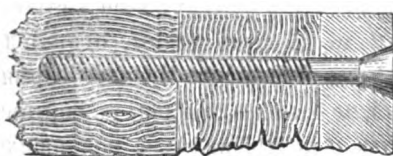
2) посредствомъ сковородообразныхъ плитъ брони, скрѣпленныхъ между собою;

3) какое нибудь отверстіе въ задней сторонѣ плиты, непронускающей болтовъ съ лицевой стороны;

4) фланжы или заплечики на задней сторонѣ или кромкахъ плиты, которые скрѣпляются между собою.

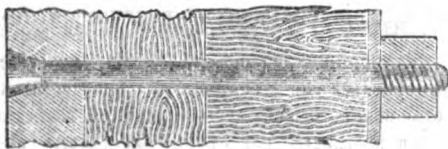
Первые два способа неудобны, потому что задерживающія части плитъ, находясь снаружи, подвергаются ударамъ снарядовъ. Вторые два заключаютъ въ себѣ весьма разнообразныя скрѣпленія, изъ коихъ вѣроятно и найдется наилучшій.

Черт. 1.



Черт. 1-й изображаетъ скрѣпленіе плитъ брони французскаго фрегата *La Gloire*. Плиты наложены на дубовую обшивку, къ которой плотно прилажены и скрѣплены винтами, около $1\frac{1}{2}$ дюйм. діаметромъ и отъ 18 до 20 дюймовъ длины, съ 3-хъ дюймовою головкою. Эти винты или болты пропущены сквозь броню и обшивку въ наборъ судна, но не насквозь; они имѣютъ двѣ прорѣзы на краяхъ головки для бѣгчайшаго ввинчиванія ухватнымъ ключемъ, и такимъ образомъ плотно прижимаютъ плиту къ борту. Для большей крѣпости, какъ говорятъ, пропущены еще добавочные болтики сквозь броню и обшивку и закрѣпляются гайками съ внутренней стороны судна. Мы имѣли только одинъ опытъ надъ подобнымъ скрѣпленіемъ,—это надъ щитомъ г. Джонса въ Портсмутѣ, и оказалось, что

Черт. 2



брошенные въ него снаряды срывали нарезку болтовъ, державшихъ броню, и она, отскочивъ, упала въ воду.

Черт. 2-й изображаетъ скрѣпленіе брони фрегата *Warrior*;

толщина ея $4\frac{1}{2}$ дюйма. Сквозь просверленные въ плитѣ дырѣя проходятъ $1\frac{1}{2}$ дюймовый болтъ въ 26 дюймовъ длины, съ коническою головкою въ $2\frac{1}{4}$ дюйма при верхней оконечности; онъ пропускается сквозъ броню, 18 дюймовую подкладку тика и полудюймовой толщины желѣзный кузовъ судна, и съ внутренней стороны скрѣпленъ навинченною гайкою. Разсматривая рисунокъ, легко замѣтить слабость этого скрѣпленія. Въ этомъ случаѣ болтъ представляетъ собою рычагъ, опорною точкою котораго служитъ полудюймовый кузовъ судна, а плечи его составляютъ $22\frac{1}{4}$ и 3 дюйма длины болга. Огромная тяжесть снаружи кузова судна виситъ на большомъ плечѣ этого рычага и поддерживается гайкою, навинченною на малое плечо. Этимъ устройствомъ огромная тяжесть внѣ кузова судна стремится оторвать броню. Нижній рядъ плитъ брони лежитъ на основномъ наугольнике, остальные ряды кладутся одинъ на другой; во время качки судна массивная броня при оконечности длинныхъ болтовъ стремится освободиться отъ борта и производить сильнѣйшее давленіе на гайки и кузовъ судна. Постоянною службою судна разширяются отверстія въ тиковой подкладкѣ, гдѣ проходятъ болты, и они расхлибываются и съ каждымъ движеніемъ судна причиняютъ движеніе и потрясеніе во всемъ составѣ брони и тиковой подкладки, вѣсящей на *Warrior*'ѣ до 1500 тоннъ.

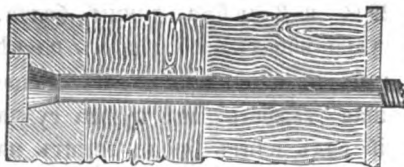
Относительно дѣйствія снарядовъ на эти скрѣпленія мы можемъ руководствоваться результатами опытовъ. Ударъ снаряда въ головку болта дѣйствуетъ на плитѣ подобно влину и раскалываетъ желѣзо; желѣзная плита, уже и безъ того ослабленная просверленіемъ дыръ для болтовъ, даетъ трещины при ударѣ снаряда около этихъ дыръ, что доказано многими опытами надъ щитами. На опытахъ, произведенныхъ въ Шебуринесѣ надъ бронепоснымъ срубомъ, представляющимъ часть борта *Warrior*'а снарядъ 100 фунтоваго армстронгова орудія ударилъ въ головку болта, выбилъ его сквозъ броню, тиковую подкладку и листъ кузова во внутрь сруба, сильно поломалъ и плитѣ, вдавилъ часть ея площади (около 12 квадр. дюйм.) въ дерево и сдѣлалъ глубокія трещины въ желѣзѣ. Въ другой плитѣ снарядъ (*salvo*) сдѣлалъ разщелину въ 18 дюймовъ длины (отъ головки болта по лицевой сторонѣ плиты) и нѣсколько трещинъ, образовавшихся вокругъ болтовыхъ дыръ, тогда какъ снарядъ не ударялъ въ соответственные имъ болты.

Еще примѣръ можно видѣть изъ опыта надъ маленькимъ пробнымъ щитомъ изъ плитъ для брони съ чугуною подкладкою; 100 фунтовый снарядъ не произвелъ вреда на лицевую сторону плиты, кромѣ небольшой ямины въ желѣзѣ; но при ударѣ снаряда въ головку болта оторвало большой кусокъ плиты при болтовыхъ дырѣяхъ,

и пластина чугуна позади плиты была разбита въ дребезги; при ударѣ же снаряда въ другія части плиты, она осталась неповрежденною.

При многихъ опытахъ надъ желѣзными плитами, скрѣпленными сквозными болтами, плиты разбивались на треугольные кусочки, углы которыхъ составляли края болтовыхъ отверстій.

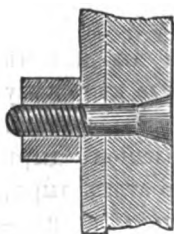
Черт. 3.



Черт. 3-й изображаетъ предлагаемый способъ предохраненія сквознаго болта отъ удара снаряда посредствомъ потайки болтовой головки и прикрытія его желѣзной пробкой. Способъ этотъ еще не былъ испытанъ; но вѣроятно, резу-

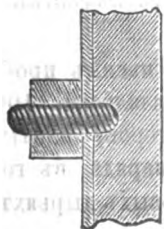
льтатъ будетъ тотъ, что удары снарядовъ въ плиту произведутъ такое потрясеніе, что пробка выскочитъ, подобно 'втулкѣ' изъ бочки при ударѣ въ нее купорнымъ мушкетемъ; ударъ снаряда въ пробку вѣроятно причинитъ такой же вредъ, какъ и при ударѣ въ головку болта.

Черт. 4.



Черт. 4-й изображаетъ скрѣпленіе подобное сдѣланному на *Warrior*'ѣ, но безъ тѣловой подкладки. На этомъ основаніи въ Шебуринессѣ былъ построенъ броненосный срубъ въ 20 футъ длины и 10 футъ ширины, представляющій часть борта *Warrior*'а, и подвергнутъ испытаніямъ. Здѣсь деревянная подкладка, въ 18 дюйм. толщины, замѣнена равнымъ вѣсомъ желѣза, употребленнаго въ другихъ частяхъ, а именно: плиты для брони увеличены до 5 дюймовъ толщины; листы желѣза представляющіе кузовъ судна, сдѣланы дюймовой толщины, промежутки между ребрами въ 18 дюймовъ (вмѣсто 24 дюйм.); такимъ образомъ, шиту придана бѣльшая крѣпость. Броня непосредственно прилегаетъ къ желѣзному кузову; все это сдѣлано съ цѣлю опредѣлить, что представляетъ лучшую помощь плитамъ и ихъ скрѣпленіямъ: подкладка дерева или желѣза? Предполагаютъ, что устраненіе деревянной подкладки произведетъ большое потрясеніе, пере-

Черт. 5.



даваемое броней кузову судна, отчего и произойдетъ вредное дѣйствіе на болты до того, что можетъ сорвать нарезку болта внутри кузова, равно какъ повредить и заклепкамъ судна. Опыты надъ этимъ срубомъ вполнѣ подтвердили всѣ эти предположенія.

Черт. 5-й изображаетъ систему скрѣпленія винтовыхъ болтовъ, вѣзданныхъ съ одного конца въ заднюю сторону брони, а другимъ концемъ скрѣплен-

нихъ гайками съ внутренней стороны кузова. Это простое устройство, по мнѣнію многихъ инженеровъ, было бы достаточнымъ прежде, но нынѣшніе тяжеловѣсные снаряды и новѣйшіе опыты показали его недостаточность. Щитъ подобнаго рода испытывался въ Шебуринесѣ, и удары снарядовъ въ броню срывали нарѣзки болтовъ позади плиты, что можно было предвидѣть, еслибы взяли въ расчетъ, что болты, вѣзанные въ броню, сдѣлались пріемными точками сопротивленія ударамъ cadaго снаряда.

Изъ всего сказаннаго слѣдуетъ, что на скрѣпленіе брони нужно обратить особенное вниманіе, потому что недостаточность скрѣпленія сквозными болтами доказана и признана, не смотря на то, что эта система скрѣпленія употребляется еще и при нынѣшнихъ постройкахъ броненосныхъ судовъ.

Болѣе двухъ лѣтъ тому назадъ удостовѣрились опытами, что плиты брони, скрѣпленныя сквозными болтами, гнулись при своихъ оконечностяхъ, и потому прибѣгли къ способу пазовки краевъ ихъ.

Эта система была приложена безъ предварительнаго испытанія къ *Warrior*'у и тремъ другимъ судамъ; но теперь опыты доказали, что пазовка (*) не только не препятствовала сгибанію листовъ, но раздирала желѣзо въ стыкахъ пазовъ еще разрушительнѣе. Способъ этотъ былъ принятъ адмиралтействомъ и считался лучшимъ того способа, что былъ употребленъ для той же цѣли на *La Gloire*, но теперь и пазовка найдена негодною. А между тѣмъ, броня на 6 или 8 судовъ заказана, съ плитами, имѣющими форму и размѣренія, приспособленныя для скрѣпленія ихъ сквозными болтами; много плитъ уже просверлено и работа продолжается, какъ будто нѣтъ возможности другаго скрѣпленія?

Изъ множества системъ скрѣпленій, неподверженныхъ дѣйствию снарядовъ, предложенныхъ адмиралтейству и одобренныхъ комитетомъ желѣзныхъ плитъ, ни одинъ не былъ испытанъ на казенный счетъ, кромѣ показаннаго на черт. 5. Испытаніе нѣкоторыхъ изъ нихъ было бы вѣрною экономіею.

Принимая *Warrior* за образецъ броненосныхъ судовъ, мы получимъ стоимость брони для фрегата въ 100 000 фунт. стерлинговъ, — цифра ниже средней цѣны для судовъ, построенныхъ послѣ *Warrior*'а. Больше половины этой суммы потребно для плитъ, общій вѣсъ

(*) Для большей ясности того, что авторъ разумѣетъ подъ словомъ пазовки листовъ, считаю нелишнимъ показать ее въ приложенномъ рисункѣ.

Перев.

До сихъ поръ въ Морск. Сборн. выраженіе *пазовка* не употреблялось; этотъ родъ скрѣпленія плитъ извѣстенъ у насъ подъ названіемъ скрѣпленія *въ лану*.

Ред.

которыхъ простирается до 2000 тоннъ. Стоимость плитъ соотвѣтствуетъ размѣреніямъ судна и увеличивается пропорціонально съ вѣсомъ. Броня размѣреній *Warrior*'а (гдѣ каждая плита вѣситъ отъ 4 до 5 тоннъ) обошлась отъ 35 до 40 фунт. за тоннъ. Плиты вполнину меньшихъ размѣровъ стоятъ отъ 25 до 30 фунт., и если вѣсъ плиты уменьшенъ до одного тонна или пятнадцати центнеровъ, тогда и цѣнность плиты уменьшится отъ 8 до 10 фунт. за тоннъ. Способъ скрѣпленія брони *Warrior*'а сквозными болтами ставитъ въ необходимость употреблять плиты большихъ размѣровъ, отчего и цѣна ихъ такъ высока.

При другихъ способахъ скрѣпленій брони, какъ выше упомянуто, можно употребить плиты меньшаго размѣра, и если по испытаніямъ окажется, что можно сдѣлать броню изъ плитъ, непревышающихъ вѣсъ одного тонна каждая, тогда экономія въ цѣнности одного жельза была бы 20 фунт. на тоннъ или 40 000 фунт. ст. на каждое судно размѣровъ *Warrior*'а. Кромѣ того, расходы на прилаживаніе и скрѣпленіе броней значительно уменьшатся, такъ какъ приготовленіе плитъ малаго размѣра несравненно легче. Поэтому измѣненіе системы, если бы оно оказалось приложимымъ, сберегло бы 50 000 фунт. на судно, или миллионъ на двадцать судовъ. Я не утверждаю, что какая нибудь изъ существующихъ системъ скрѣпленій или изъ тѣхъ, которыя изобрѣтены, могла бы достигнуть такого благопріятнаго результата. Я былъ свидѣтелемъ многихъ обманутыхъ ожиданій изобрѣтателей, предложенные способы которыхъ оказались недостаточными, и могу сказать, что ничто не можетъ рѣшить достоинства какого либо способа такъ несомнѣнно, какъ испытаніе орудіями. Испытанія эти должно производить какъ можно въ большихъ размѣрахъ и побольше числомъ, чтобы не было сомнѣній въ превосходствѣ того или другаго способа; причемъ необходима строгая разборчивость, такъ какъ этотъ вопросъ еще новый и такъ мало извѣстный, что мнѣнія способнѣйшихъ инженеровъ и механиковъ ошибочны. Можно представить множество примѣровъ недостаточности нашихъ свѣдѣній относительно сопротивленія снарядамъ, со стороны самыхъ ученыхъ людей извѣстной репутаціи и высокаго положенія въ обществѣ, и каждый примѣръ въ этомъ родѣ будетъ служить доказательствомъ трудностей, соединенныхъ съ этимъ вопросомъ. Для производства подобныхъ опытовъ правительство справедливо назначило спеціальныя комитеты, состоящіе изъ ученыхъ дознанной опытности и исполнѣ безпристрастныхъ. Ни одно предложеніе не должно быть принято прежде надлежащаго изслѣдованія этого комитета; всякое полуофіціальное вліяніе или предубѣжденіе, если бы они оказались въ противорѣчій съ мнѣніемъ комитета,

должны быть устранены. Представивъ положительныя основанія попытки употребленія суммъ на опыты надъ избранными системами скрѣпленій брони для судовъ, перейду къ дальнѣйшему описанію различныхъ системъ.

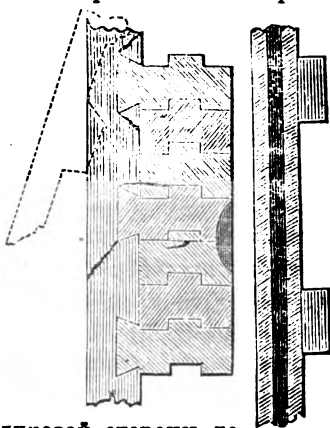
Прилагаемые чертежи представляютъ скрѣпленія брони, предложенныя и уже испытанныя на щитахъ. Черт. 6 и 7—система пазовки вдоль желѣзныхъ полосъ 1. Торникрафта, замѣняющихъ плиты брони. Около года тому назадъ система эта была одобрена правительствомъ, и большія суммы были употреблены для опытовъ надъ щитами, заключавшими въ себѣ пушечный портъ; результаты первыхъ опытовъ надъ ними, произведенныхъ гладкостѣннымъ орудіемъ, оказались превосходными: полосы были совершенно неуязвимы; вслѣдствіе чего сдѣлано было условіе съ фирмою г. Торникрафта снабжать правительство полосами своей выдѣлки такого же качества. Весьма справедливо считали большимъ преимуществомъ дѣлать брони изъ полосъ желѣза въсомъ въ нѣсколько центнеровъ каждая, которую можно выдѣлывать лучшаго качества и дешевле. Въ это же время предполагали примѣненіе этой системы и къ береговымъ батареямъ. Видя первые успѣхи, поснѣшили приложеніемъ этого скрѣпленія къ судамъ, но послѣдовавшіе опыты въ теченіе прошедшаго лѣта орудіями большого калibra уничтожили этотъ щитъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ и эту систему пазовки. Кажется неяснымъ съ перваго взгляда, почему эта система поставлена какъ способъ скрѣпленія; однакожъ, пазовка считалась дѣйствительнымъ скрѣпленіемъ, такъ какъ полосы укрѣплялись одна въ другую и такимъ образомъ составила сплошную желѣзную стѣну, которая скрѣплялась сзади вертикальными желѣзными поддержками въ разстояніи 2 или 3 фут. каждая.

Черт. 6 изображаетъ поперечное вертикальное сѣченіе полосъ брони и вертикальнаго желѣзнаго поддержника, и показываетъ скрѣпленіе первыхъ помощью шиповъ позади каждой третьей или четвертой полосы, входящихъ въ соответствующія пазы гнѣзда въ поддержникѣ.

Черт. 7 есть горизонтальное сѣченіе полосы и двухъ вертикальныхъ желѣзныхъ поддержниковъ съ промежутками въ два фута. Размѣренія полосъ, составлявшихъ щитъ, слѣдующія: длина 12 ф., ширина 4 д. и толщина 8 дюйм.; отъ лицевой стороны до поддержника 10 д. $\times$ 4 $\frac{1}{2}$ дюйма, и шипы 1 $\frac{1}{2}$ дюйма глубины

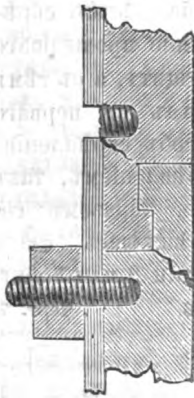
Черт. 6.

Черт. 7.



(3' $\times$ 5 дюймовъ). На лицевой сторонѣ третьей и четвертой полосы (черт. 6) показана ямина, выбитая снарядомъ, ударившимъ въ соединеніе этихъ двухъ полосъ. Трещины, показанныя на рисункѣ, произведены снарядами орудій Армстронга и 68 фунт., а также показанъ пунктирно разорванный поддерживикъ. Ударъ снаряда въ полосу съ шиномъ, сорвалъ продольную пазовку сверху и снизу, наперъ шипъ въ поддерживикъ и прорвалъ его. Ясно, что этотъ способъ скрѣпленія шипами ошибоченъ; вмѣсто того, чтобы входить шипу сзади полосы въ поддерживикъ, который этимъ ослабляется, слѣдовало бы пропустить шипъ, сдѣланный на поддерживикѣ, въ соответствующее гнѣздо въ желѣзной полосѣ. Хотя эта система оказалась неудачною въ послѣднихъ опытахъ, но нельзя сказать, чтобы она не имѣла достоинствъ; неудачу ея можно отнести къ дурному скрѣпленію и отсутствію всякой подкладки, что и причиняло потрясеніе въ полосахъ до такой степени, что въ другомъ щитѣ 10 дюймовыя полосы желѣза были разломаны какъ тонкія прутья.

Черт. 8



Черт. 8-й представляетъ способъ скрѣпленія замкамп г. Фейрберна, стыкъ которыхъ идетъ по длинѣ плитъ и служитъ съ двоякою цѣлью, а именно: обхватываетъ плиты, держитъ ихъ вмѣстѣ и противодѣйствуетъ погибѣ при оконечностяхъ. Опытъ показалъ это устройство вреднымъ; скрѣпленіе замкамп было вдавлено ударомъ снаряда, и отъ него образовались глубокія трещины въ плитѣ. Это произошло отъ того, что никакими средствами нельзя было стянуть плотно замковъ въ стыкахъ, отчего былъ между ними зазоръ, и ударъ снаряда повреждалъ часто плиты, ослабленныя выемкою Черт. 9.

желѣза до половины его первобытной толщины. Относительно болтовъ, вѣзаныхъ въ заднюю сторону плитъ, мы поясняли ихъ недостаточность на черт. 5.

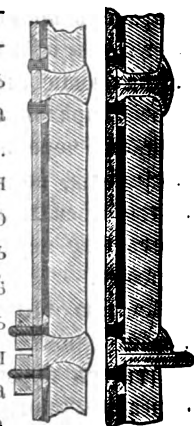
Черт. 9-й изображаетъ вертикальное сѣченіе скрѣпленія, предложеннаго г. Ланкастеромъ и, по мнѣнію адмиралтейства, такъ надежнаго, что г. Ланкастеръ былъ уполномоченъ на постройку щита цѣнностью до 2000 фунт. стерл. Отличительною чертою этой системы была связь узкихъ плитъ желѣза продольною пазовкою и остроумный способъ скрѣпленія брони сзади болтами, вклепанными въ желѣзный кузовъ безъ посредства деревянной подкладки и не подвергая заклепки ударамъ снаряда. Плиты были отъ 8



до 10 футъ длины, 8 д. ширины и 5 д. толщины. Въ чертежѣ и модели этотъ способъ былъ очень хорошъ, и, повидимому, не представлялось затрудненій при постройкѣ. Рама щита представляла часть борта въ тридцать футъ длины и десять вышины, была построена фирмою гг. Меръ и К° и установлена въ Шебуринессѣ, но встрѣтившіяся препятствія въ выдѣлкѣ ланкастерскихъ плитъ остановили опыты, и рама предоставлена въ распоряженіе г. Скотта-Росселя для обшивки броней, которую рассмотримъ ниже. Хотя препятствія къ выдѣлкѣ ланкастерскихъ плитъ и устранились, но въ это же время разные опыты доказали вредное вліяніе пазовки, и потому дальнѣйшее испытаніе оставлено.

Продольное сѣченіе, представленное на черт. 10 и 11 двухъ системъ скрѣпленій, заслуживаютъ особеннаго вниманія. Первая—изобрѣтеніе г. Плюма, вторая—г. Скотта-Росселя. Первый скрѣпляетъ броню съ бортами судна тавровыми полосами, при- Черт. 10. Черт. 11.

крѣпляющими края плитъ. Второй способъ: съ такимъ же скрѣпленіемъ, но наружныя кромки тавровой полосы расклепываются или пригибаются къ краямъ плитъ. Отсюда слѣдуетъ, что оба способа въ сущности одинаковы и дадутъ тѣ же результаты. Въ обоихъ случаяхъ плиты брони придерживаются въ краяхъ тавровыми полосами, съ тою только разницею, что въ одномъ случаѣ полосы тотчасъ готовы для употребленія, а въ другомъ случаѣ тавровое желѣзо составляется изъ двухъ угловыхъ полосъ желѣза, приложенныхъ одна къ другой, и наружныя кромки загибаются послѣ вставки ихъ на мѣсто. Должно замѣтить, что скрѣпленіе г. Плюма требуетъ болѣе тщательной выдѣлки, чѣмъ скрѣпленіе г. Скотта-Росселя. Тавровую полосу изъ одной массы можно сдѣлать гораздо сплошнѣе, тягучѣе и крѣпче для сопротивленія снарядамъ, чѣмъ угловыя полосы, такъ какъ послѣдняя работа не можетъ быть такъ совершенна и не такъ легко доступна осмотру или замѣнѣ въ случаѣ порчи. Еще различіе въ приложеніи этихъ двухъ способовъ заключается въ томъ, что г. Плюмъ предлагаетъ скрѣплять фланцы своихъ полосъ болтами и гайками, а г. Скоттъ-Россель заклепками. По всей вѣроятности, скрѣпленіе болтами прочнѣе заклепокъ; судя по многимъ опытамъ, заклепки оказываются ненадежнымъ скрѣпленіемъ, и нельзя положиться, что выдержать ударъ снаряда и производимаго потрясенія. Но если заклепки окажутся предпочтительнѣе, то отчего же г. Плюму не примѣнить ихъ къ своимъ фланцамъ. Въ



отношеніи цѣнности этихъ способовъ, лучше употреблять тавровыя полосы, которыя уже готовы, чѣмъ загнать кромки послѣ того, когда плиты уже прилажены,—и можно сказать, что вся эта работа излишній расходъ.

Весьма важное значеніе придается способу г. Росселя тѣмъ, что адмиралтейство уполномочило его покрыть раму щита Ланкастера 300 квадр. футами плоть, показанныхъ на черт. 9-мъ, и въ настоящее время уже производятся опыты. Непзвѣстно, воспользуется ли система г. Плюма подобною привилегією, но желательно, чтобы и она была испытана, такъ какъ результаты, предполагаемые г. Росселемъ, могутъ быть достигнуты съ плитами г. Плюма гораздо дѣйствительнѣе и съ большею экономією. Загибаніе краевъ составнаго тавроваго желѣза, какъ бы тщательно ни было исполнено, не скрѣпитъ плиты въ своихъ мѣстахъ, такъ чтобы устранить потрясенія или даже движеніе ихъ. Усиѣнность скрѣпленія краевъ плоть еще сомнительна потому, что подверженныя ударамъ снарядовъ кромки тавроваго желѣза, скрѣпляющаго края плоть, могутъ быть отбиты или сорваны снарядомъ (*). Болты или заклепка, скрѣпляющіе эти полосы, могутъ отломиться отъ потрясенія и ударовъ снарядовъ. Это скрѣпленіе кромками, придерживающими броню, подобно черепичной кровлѣ, не представляетъ прочности противу потрясенія, во избѣжаніе чего г. Россель предлагаетъ прикрѣпленіе плиты нѣсколькими сквозными болтами и, такимъ образомъ, добавляетъ еще неудовлетворительный другой способъ въ дополненіе къ первому.

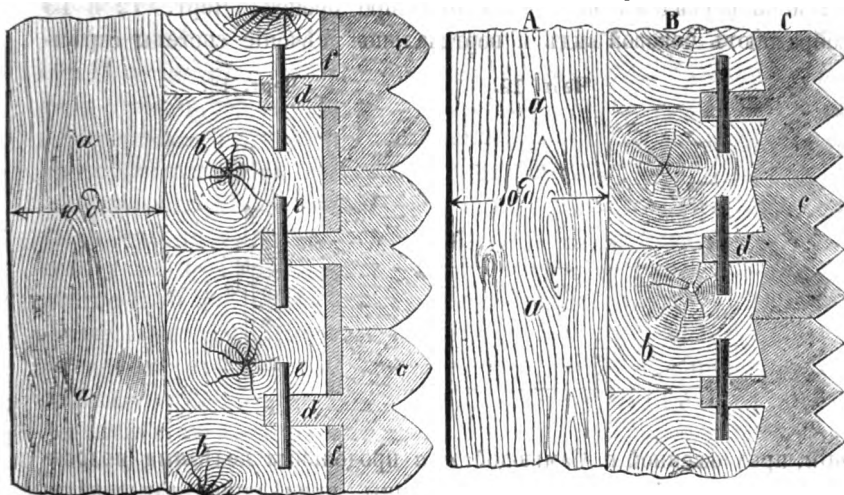
Считаю излишнимъ упомянуть здѣсь о новой системѣ блинди-ровки судовъ, предложенной г. Боуденомъ комитету желѣзныхъ плоть, съ просьбою объ испытаніи ея на казенный счетъ. Приведу описаніе самого автора: система моя можетъ быть примѣнима къ желѣзнымъ судамъ, подобнымъ *Warrior*'у, равно и къ деревяннымъ военнымъ судамъ. Эта броня можетъ быть пробиваема подобно рельсамъ; скрѣпленія ихъ не выходятъ наружу; вѣсъ плоть будетъ отъ 170 до 190 фунтовъ на каждый погонный футъ, и они не требуютъ строганія на станкѣ; могутъ заготовиться въ большомъ количествѣ и быть готовыми для приложенія къ судну. Цѣнность ихъ будетъ отъ 10 до 15 фунтовъ за тоннѣ. Слѣдующіе два рисунка послужатъ поясненіемъ: черт. А—изображаетъ вертикальное поперечное сѣченіе борта судна; а, а—внутренній поперечный наборъ дерева; б, б—наружный продольный наборъ 10 дюйм. толщины;

(*) Кромки имѣютъ отъ 2 до 3 дюйм. толщины и служатъ основною скрѣпленія полость.

с, с, броня, прокатанная положимъ до 15 или 20 футъ. Броня имѣетъ 10 дюймовое основаніе и крѣпится въ стыгѣ продольнаго

Черт. А.

Черт. В.



деревянного набора зубьями *d*, *d*, 6 дюйм. глубины при 2 дюйм. толщины; зубья эти прокатываются вмѣстѣ съ илитою и крѣпятся въ наборѣ желѣзными чеками *e*, *e*, 7 д. $\times$ 2 д. и 1 дюймъ, пропущенный сквозъ ушки въ зубьяхъ. Броня трехдюймовой толщины отъ основанія, остальная часть имѣетъ коническую форму, острота которой служить для раскалыванія снарядовъ, ударяющихся въ нее; *f*, *f*, желѣзные листы 10 дюйм. ширины и дюймовой тол.; они крѣпятся болтами съ продольнымъ наборомъ; между наборомъ и этими листами прокладываютъ слой смоленого войлока.

Черт. В—изображаетъ другой способъ блиндировки, но слабѣе вышеописаннаго. Здѣсь броня угловатая и не имѣетъ вромѣжutoчныхъ листовъ *f*, *f*; пронатываніе и скрѣпленіе этой брони подобны вышеупомянутому.

Опыты, производимые надъ желѣзными бронями, имѣютъ такую тѣсную связь съ настоящимъ обозрѣніемъ, что необходимо нужно было упомянуть и объ нихъ. Изъ опытовъ этихъ мы видѣли, какъ необходима деревянная подкладка для сопротивленія снарядовъ и устраненія потрясенія. Считаю нелишнимъ привести одно обстоятельство касательно снарядовъ: найдено, что снарядъ 68 фунтоваго гладкостѣннаго орудія, вслѣдствіе большей начальной скорости полета, гораздо дѣйствительнѣе 100 фунтоваго армстронгова орудія съ болтообразнымъ снарядомъ. Удлиненіе снаряда уменьшаетъ его разрушительное дѣйствіе; при ударѣ его въ броню коническая оконечность отламывается и тѣмъ теряетъ часть своей разрушающей

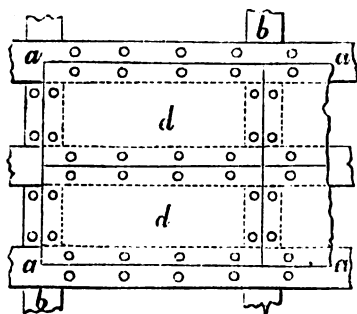
н. оф.

10

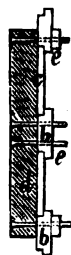
силы. Подтвержденіемъ этому факту служить то, что при опытахъ снаряды были находимы съ отломленными оконечностями (*).

Теперь перейдемъ опять къ скрѣпленію броней. Черт. 12 и 13 изображаютъ боковой видъ и вертикальное сѣченіе системы скрѣп-

Черт. 12.



Черт. 13.

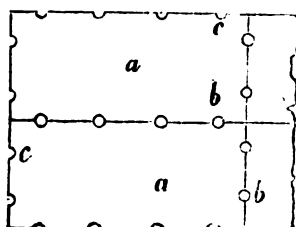


лений, предложенной г. Самьюдой; *a*, *a* продольныя желѣзныя полосы въ $2\frac{1}{2}$ д. толщины и 16 дюйм. ширины, приделанныя заклепками по борту судна съ 5 футовыми промежутками. Эти полосы имѣютъ на краяхъ дюймовые уступы, въ которые приклепываютъ желѣзный листъ остова *c*, дюймовой толщины, какъ видно на черт. 13, такъ что листъ представляетъ ровную поверхность для принятія плитъ *d*, 5 дюймовой толщины, а длина и ширина ихъ соответствуютъ пространству клѣтки, въ которую плита вставляется, такъ что кромки плиты приходятся противу середины полосъ. Кромки брони лежатъ на уступахъ и скрѣпляются заклепками или болтами *e*, *e*; стыкъ плитъ, какъ уже сказано, приходится въ срединѣ полосъ. Это устройство подобно рамѣ, состоящей изъ клѣтокъ плитъ 6-ти дюймовъ, а при полосахъ $7\frac{1}{2}$ дюймовъ толщиною. При этомъ приспособленіи образуются промежутки подъ клѣтками, такъ что снарядъ пробиваетъ плиту подобно тому, какъ пробойникъ пронизываетъ отверстие для заклепки. При отсутствіи подкладки сзади брони, она будетъ пробита или вмянута. Во всякомъ случаѣ, кромки плитъ выгнутся внаружу при стыкахъ и растрескаются при болтахъ, или же сорветъ болты, находящіеся въ разстояніи одного дюйма отъ наружныхъ кромокъ плитъ. Если же снарядъ ударитъ въ стыкъ плитъ, то расколеть ее вокругъ болта или сорветъ самый болтъ. Адмиралтейство заказало щитъ такой системы и предполагаетъ подвергнуть его испытаніямъ въ Шебуринесѣ; но опыты, произведенные комитетомъ

(*) Такихъ снарядовъ множество ящиковъ привезено изъ Мальты для сдачи въ вуличскій арсеналъ. *Перев.*

желѣзныхъ броней надѣ своимъ щитомъ, окончательно рѣшили, что скрѣпленіе брони безъ деревянной подкладки не сопротивляется даже бомбамъ, не только сплошнымъ снарядамъ, а потому лучше предварительно подвергнуть щитъ г. Самьюда измѣненіямъ. Можно предположить, что и система скрѣплений г. Скотта-Росселя, которая не снабжена достаточною подкладкою, подвергнется разрушенію, подобно щиту, испробованному комитетомъ желѣзныхъ плитъ. Черт. 14 и 15—изображаютъ систему г. Купера. Этотъ способъ скрѣпленія плитъ большими нарѣзными болтами 4 или 5 дюймо-

Черт. 14.



Черт. 15.



ваго діаметра, пропущенными въ соединеніе плитъ, такъ что каждый болтъ держитъ края двухъ плитъ *a, a*. Головки болтовъ *b, b*, сдѣланы въ потай съ лицевой стороною плиты; *c, c* отверстія для болтовъ, пробитыя въ самыхъ кромкахъ плитъ. Прилаживая брони въ эти отверстія, нарѣзываютъ гайки, въ которыя и ввинчиваются болты и держатся на нихъ, а не на головкахъ болтовъ. Опасаются, что ударъ снаряда въ болты расколеть ихъ или сорветъ нарѣзку, а вѣроятнѣе всего, отломить части плиты, придерживаемыя болтами. Главною цѣлію способовъ гг. Самьюда и Скотта-Росселя, предохранить плиты отъ погиби крѣпленіемъ ихъ при наружныхъ кромкахъ соединеній; но во всѣхъ случаяхъ погибъ происходитъ отъ удара снаряда въ средину плиты, противу чего эти мѣры не оказываются удовлетворительными. Изобрѣтатели, заботясь объ уничтоженіи погиби плитъ, располагали крѣпленія, при, или около кромки, гдѣ дѣйствіе погиби непреодолимо и должно разрушить крѣпленіе. Во всѣхъ примѣрахъ мѣста крѣпленія, не болѣе одного или двухъ дюймовъ толщиною, подвержены непосредственному удару снаряда, и обѣ системы имѣютъ недостатки сѣвонныхъ крѣпленій, требующихъ прибавки плитъ. Отличный инженеръ г. Гаушпау предложилъ систему брони, состоящую изъ

Черт. 16.

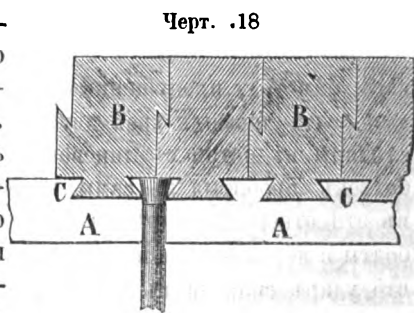


нѣсколькихъ рядовъ желѣзныхъ листовъ (черт. 16 и 17), скрѣпленныхъ заклепками. Дороговизна выдѣлки этихъ тяжелыхъ массъ желѣза, которыя правительство признало необходимыми для



брони, безъ сомнѣнія подала мысль введенія этой системы. Трудно предположить, чтобы множество отверстій сквозь плиту для заклепокъ не ослабило желѣза. Въ одномъ изъ недавнихъ опытовъ надъ подобною плитою весьма тщательной выдѣлки, снарядъ пробилъ ее насквозь и повредилъ, какъ показано на черт. 17; но какъ не было никакой подкладки для сопротивленія проходу снаряда, то нельзя сказать, чтобы опытъ рѣшилъ достоинство этой системы. Весьма интересно испытать такія плиты съ желѣзною подкладкою, чтобы узнать будетъ ли сопротивленіе ихъ болѣе, сравнительно съ такою же толщины сплошною плитою.

Черт. 18 — скрѣпленіе по системѣ г. Ланкастера; оно подобно способу скрѣпленія брони г. Торникрафта, показанному на черт. 6. Главное различіе состоитъ, въ томъ что поддерживикъ А имѣетъ скрѣпленіе болтами, а плиты В, вмѣсто продольной пазовки, имѣютъ шипы на сторонахъ; но причины разрушенія одинаковы въ обоихъ случаяхъ. Ударъ снаряда вогнетъ плиту внутрь и напретъ шипъ въ поддерживикъ, а также разорветъ желѣзо при шипахъ, подобно тому, какъ пазовку въ системѣ г. Торникрафта.



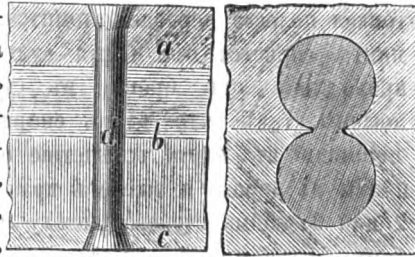
Г-нъ Робертъ Грей изъ Вулича предлагаетъ замѣнить сплошныя болты трубами 2 $\frac{3}{4}$ дюйма въ діаметрѣ, какъ сквозное скрѣпленіе, подобное тому, что на фр. *Warrior*. Кажется, эта мысль новая и можетъ быть удобна въ приложеніи; однакожь, никакія измѣненія скрѣпленій сквозными болтами не устраняютъ ихъ недостаточности. Г. Грей полагаетъ, что коническая головка, не будучи сплошною, не расколеть плиты, и, можетъ быть, это справедливо; но здѣсь ударъ снаряда можетъ смять трубку, а слѣдовательно и уничтожить скрѣпленіе. Для большей крѣпости трубки онъ вставляетъ въ нее стержень изъ твердаго дерева, и на внутреннемъ концѣ трубки предлагаетъ коническую оконечность, входящую въ соотвѣтствующее гнѣздо въ листѣ остова и замѣняющее собою гайку и винтъ, упо-

требуемые при сквозныхъ болтахъ. Такимъ образомъ, помощію деревяннаго стержня, ввинченнаго въ коническую оконечность, онъ полагаетъ прочное скрѣпленіе, предотвращающее разломъ оконечности болта при ударѣ въ него снаряда. Но эта система не вполнѣ удовлетворительна, потому что непринято надлежащихъ мѣръ для плотнаго прилаживанія плитъ въ свои мѣста, на которыя и дѣйствуетъ потрясеніе, разрушающее скрѣпленіе. Черт. 19 служитъ поясненіемъ этой системы.

Черт. 19

Черт. 20.

Еще заслуживаетъ вниманія способъ скрѣпленія брони капитана Бедфорда Пима, который взамѣнъ сквозныхъ болтовъ и пазовки предлагаетъ двойную заклепку, пропущенную въ края плитъ, и тѣмъ скрѣпляетъ ихъ почти наглухо безъ всякой конопатки. Передній видъ



двойной заклепки показанъ на черт. 20. При установкѣ плитъ просверливаютъ въ ихъ соединеніяхъ отверстія, вставляютъ туда заклепки, шейки которыхъ пересекаютъ соединеніе. По мѣрѣ надобности, эту заклепку можно удлинить и употреблять для скрѣпленія брони съ бортомъ судна, пропустивъ сквозъ тиковую подкладку и закрѣпивъ въ ней; для этого же конецъ заклепки закругляется и накрѣпляется винтомъ для принятія гайки, такъ что заклепка, будучи пропущена сквозъ кузовъ судна, закрѣпляется къ шпангоутамъ, и такимъ образомъ можно стянуть кромки плитъ, плотно приладить броню къ подкладкѣ и вообще сдѣлать совершенно сплошную стѣну, весьма отличительную отъ теперешней брони. Въ этой системѣ капитана Пима нѣтъ особыхъ затрудненій, и она недорога. Онъ представилъ чертежъ и модель своего скрѣпленія на 4-хъ д. плитъ въ институтъ гражданскихъ инженеровъ. Но каковы бы ни были достоинства этой системы, она все таки есть наружное скрѣпленіе и подвержена тѣмъ же недостаткамъ. Это скрѣпленіе сходно съ накрѣзными болтами г. Купера, пропущенными въ края плитъ, и подлежитъ тѣмъ же случайностямъ. Ударъ снаряда въ плиту скоробитъ ее и непременно переломитъ шейку заклепки, растрескаетъ части плитъ, прилежащія къ ней, и такимъ образомъ отдѣлитъ плиту отъ борта судна.

Выше было упомянуто о системѣ г. Боудена конической и угловатой формы брони. Два года тому назадъ г. Вествудъ взялъ привилегію на подобную систему, которая была испытана на щитѣ. Результатомъ опыта было то, что коническія части брони отламы-

вались большими кусками съ каждымъ выстрѣломъ, и самыя плиты разбиты въ дребезги; опытомъ доказано, что гладкая поверхность лучше сопротивляется снарядамъ. Можно сказать относительно системы г. Боудена, что онъ упустилъ изъ виду свойство двухъ матеріаловъ, которые онъ соединяетъ, иначе онъ никогда бы не подумалъ привѣшивать тяжелыя массы брони къ дереву безъ достаточной поддержки. Основнымъ скрѣпленіемъ его плитъ служить 2-хъ или 3 дюйм. толщины дерево между чеками, пропущенными въ ушки зубьевъ брони, входящихъ въ деревянный наборъ. Если эта тонкая полоска дерева отломится, то, не имѣя другаго крѣпленія, плита сорвется отъ борта судна; кромѣ того, желѣзные зубья, проходящіе отъ брони въ стыки деревяннаго набора, расположены такъ, что ударъ снаряда разщепитъ наборъ. Снарядъ, попавшій въ плиту вслѣдствіе отсутствія подкладки вдавитъ часть плиты въ дерево и выгнетъ края ея внаружу, и вѣроятно сорветъ 2 или 3 дюйма дерева между чеками и броней и расколетъ наборъ; два или три снаряда, ударившіе въ ту же плиту, цѣликомъ оторвутъ ее отъ судна. Хотя подкладка деревомъ для сопротивленія снарядамъ приноситъ пользу, но, какъ поддержка или скрѣпленіе для броней, громимыхъ 68 фунтов. орудіями, она совсѣмъ не дѣйствительна. Сравнительная крѣпость дерева и желѣза показываетъ, что три дюйма дерева также дѣйствительны какъ $\frac{1}{4}$ дюйма желѣза, и сверхъ того дерево раскалывается по направленію волоконъ. Всѣ выше приведенныя системы повѣренны опытомъ, но ежели найдутся доказательства, основанныя на фактахъ, опровергающія ихъ, то авторъ охотно принимаетъ ихъ.

Ник. Кукелевскій.

Лондонъ.

С М Ъ С Ъ

НѢСКОЛЬКО СЛОВЪ О МАШИНАХЪ, ДѢЙСТВУЮЩИХЪ СЖАТЫМЪ ВОЗДУХОМЪ И ГАЗОМЪ ШАНДОРА.

Въ послѣднее время обращено было много вниманія на два механическіе движителя: сгущенный воздухъ и обыкновенный свѣтильный газъ вообще и газъ Шандора въ особенности. Не имѣвъ возможности короче познакомиться съ машиной, дѣйствующей газомъ, мы высказемъ въ этой замѣткѣ только общія соображенія о ней, и въ самыхъ краткихъ словахъ постараемся рассказать сущность устройства машинки Лемуара, дѣйствующей газомъ Шандора.

Представьте себѣ *маленькій сосудъ* (*), который называется *generator*, наполненный жидкостью (часть которой составляетъ нефть) (**), исключительно способною въ прикосновеніи съ атмосфернымъ воздухомъ, вгоняемымъ въ этотъ сосудъ помощію вентилятора, обращаться въ газъ. Вотъ этотъ-то газъ идетъ изъ генератора по трубкѣ въ распредѣлительнымъ золотникамъ рабочихъ цилиндровъ машины.

Войдя по одну сторону поршня, онъ загараются тамъ помощію гальванической искры, при этомъ происходитъ и быстрое возвышеніе температуры.

Вслѣдствіе чего, чтобы не страдалъ механизмъ машины, а въ особенности цилиндръ, отъ сильно развивающейся внутри его теплоты, стѣнки цилиндра вдоль просверлены сквозными дырками,

(*) Каковы именно размѣры этого сосуда мы положительно сказать не можемъ, но повторимъ за корреспондентомъ журнала Промышленность (№ № 1 и 2-й 1862 г., письма изъ-за границы), что для дѣйствія въ цѣлый день 10-ти-сильной машины нужна жидкость, изъ которой образуется газъ, объемомъ въ 63 куб. дюйма, или $\frac{1}{4}$ куб. метра.

(**) Морск. Сборн. № 9, 1861 г. статья: Аппар. и газъ Шандора.

чрезъ которыя, во время дѣйствія машины, постоянно, изъ особо устроеннаго резервуара (въ которомъ поверхность воды выше всего дѣйствующ. цилиндра) протекаетъ свѣжая вода, охлаждающая цилиндръ; эта же, пробѣжавшая уже внутри стѣнокъ цилиндра, вода вытекаетъ въ другой резервуаръ, расположенный ниже дѣйствующихъ цилиндровъ, а изъ этого втораго резервуара, помощію помпы, вода переливается въ первое вмѣстилище, и т. д.....

Нужно замѣтить, что для успѣшнаго дѣйствія машины въ продолжительное время, необходимо давать водянымъ вмѣстителямъ объемъ довольно большой, въ сравненіи съ объемомъ дѣйствующихъ цилиндровъ, отчего этотъ охлаждающій аппаратъ выходитъ громоздкимъ, сравнительно съ машиной.

Отъ искры, какъ мы уже сказали, происходитъ взрывъ и столь значительное возвышеніе температуры внутри цилиндра, что, не смотря на охлаждающій потокъ воды внутри стѣнокъ цилиндра, этотъ послѣдній все еще до того нагрѣвается, что рукѣ, прикоснувшейся къ поверхности его во время дѣйствія машины, дѣлается горячо. Значитъ, сколько пропадаетъ тутъ даромъ единицъ теплоты. Эта потеря безвозвратна и вѣроятно велика; жалѣемъ, что не можемъ представить ее въ цифрахъ по неизмѣннѣ еще необходимыхъ данныхъ (*). Взглянемъ, что будетъ при подобныхъ же обстоятельствахъ въ машинѣ, дѣйствующей сжатымъ воздухомъ. Прослѣдимъ потерю теплоты дѣйствующаго воздуха съ самаго начала его сжиманія. Сгуститель, сжимая воздухъ, выжимаетъ, такъ сказать, изъ этого послѣдняго то количество теплоты, которое пропорціонально работѣ сжатія до данной упругости. Такъ напримѣръ мы видимъ (**), что одинъ пудъ воздуха, будучи сжатъ до 50 атмосферъ, теряетъ 2322,4 единицы теплоты, а вмѣстѣ съ тѣмъ и 100 792 пудо-фута механической работы.

Далѣе сгущенный воздухъ изъ духоваго уравнителя (***) переходитъ въ дѣйствующій цилиндръ и тутъ расширеніемъ дѣйствуетъ на поршень; но какъ извѣстно изъ физики, что при расширеніи тѣлъ онѣ поглощаютъ въ себя теплоту, или, выражаясь правильно, теплота есть причина расширенія тѣлъ, то и слѣдуетъ болѣе

(*) Для желающихъ видѣть машину Лемуара мы можемъ рекомендовать магазинъ *Шомеа* на Больш. Морской, между Невскимъ проспектомъ и Кирпичнымъ переулкумъ. Машина для посѣтителей пускается въ ходъ каждый день отъ 2 до 4 часовъ по полудни. Машина Лемуара съ примѣненнымъ къ ней газомъ Шандора стоитъ въ Главномъ Адмиралтѣйствѣ, въ комнатѣ около гимнастическаго зала Балтійскаго флота. Машина пускается въ ходъ въ неопредѣленное время.

(**) Морской Сборн. № 4, 1862 г. «Машины дѣйствующія сжатымъ воздухомъ.»

(***) См. мое описаніе духохода, № 4, 1862 г. Морск. Сборн.

всего заботиться о томъ, какъ бы доставить необходимую теплоту въ дѣйствующій цилиндръ со сжатымъ воздухомъ. А это обстоятельство и есть точка преткновенія въ машинѣ г. Барановскаго: во время хода машины дѣйствующіе цилиндры необыкновенно охлаждаются и отработавшій сжатый воздухъ около выпускныхъ отверстій оставляетъ свои слѣды въ родѣ инея.

Посмотримъ теперь, какъ бы можно было заставить сжатый воздухъ дѣйствовать съ силою, которую онъ оказываетъ послѣ всѣхъ потерь въ теплотѣ, да еще $+$ та сила, которую онъ потерялъ при своемъ сжатіи. Понятно, что для того, чтобы сжатый воздухъ дѣйствовалъ наиболѣе полезнымъ для насъ образомъ, необходимо: въ дѣйствующемъ цилиндрѣ произвести то количество единицъ теплоты (и даже еще нѣсколько большее), которое потерялъ воздухъ при своемъ сжатіи. Можно было бы употребить на это обыкновенное топливо, но вѣдь уменьшеніе расхода этого топлива главнымъ образомъ и заставило взяться за указаніе нами выше два двигателя. Прибавьте къ тому же, что при употребленіи топлива значительно усложняется дѣйствующій механизмъ. Итакъ, значить, топливо приходится не трогать для этой вспомогательной цѣли.

Обратимся теперь къ другому источнику теплоты—это газу Шандора. Мы сказали уже, что при дѣйствіи газовой машины цилиндръ, не смотря на употребляемое охлаждающее средство, очень разгорячается, и теплота, производящая это разгоряченіе стѣнокъ цилиндра и согрѣваніе протекающей и охлаждающей воды, совершенно пропадаетъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ пропадаетъ и механическая работа, которую могли бы мы получить, если бы тратящуюся напрасно часть теплоты горячаго газа направили на то тѣло, расширеніе котораго мы употребляемъ, какъ механическую силу, для произведенія извѣстной работы. Присовокупимъ къ этому положенію еще и то, что при извѣстной обстановкѣ (какъ въ машинѣ Барановскаго), тѣло (сжатый воздухъ), расширеніемъ котораго мы хотимъ пользоваться, безъ вспомогательнаго источника теплоты не можетъ произвести полной своей работы. Подъ эту мѣру вполне подходитъ машина, дѣйствующая сжатымъ воздухомъ. Слѣдовательно, если въ дѣйствующій цилиндръ постоянно будемъ доставлять то, или нѣсколько большее, количество теплоты, какое поглощаетъ бы въ себя сжатый воздухъ (сжатый до степени упругости въ дѣйствующемъ цилиндрѣ при началѣ расширенія), расширяясь до двухъ, положимъ, атмосферъ (*), то результатъ совокупнаго дѣйствія сжа-

(*) Беремъ примѣрно до двухъ атмосферъ, но вообще до давленія бѣдшаго одной атмосферы, что будетъ при концѣ хода поршня.

таго воздуха и теплоты, необходимой для полного его расширения до известной степени, былъ бы окончательный, т. е. такой, какой только можно получить отъ сжатого воздуха, доведеннаго до известной степени упругости (разумѣется, при благопріятныхъ условіяхъ, зависящихъ отъ устройства всѣхъ остальныхъ частей машины, кромѣ дѣйствующаго цилиндра).

Затѣмъ слѣдуетъ сказать еще, какое устройство нужно было бы дать этой, такъ сказать, *духо-газовой* машинѣ.

Размѣры дѣйствующихъ цилиндровъ, безъ сомнѣнія, должны быть еще меньше размѣровъ этихъ же цилиндровъ въ машинахъ, дѣйствующихъ сжатымъ воздухомъ. Къ механизму должна быть присовокуплена скобка, и введенъ гальваническій элементъ для произведенія искры, зажигающей газъ.

Устройство и размѣры золотниковъ должны быть устроены такъ, чтобы въ дѣйствующій цилиндръ входилъ сжатый воздухъ и малая струя газа, доставляющаго своимъ горѣніемъ необходимое количество теплоты.

Сверлить стѣнки цилиндра и пропускать по нимъ охлаждающую воду, уже не нужно, а съ тѣмъ вмѣстѣ ненужны и громоздкіе водяные резервуары. Духовникъ можетъ быть меньше, потому что то же количество сжатого воздуха, очевидно, въ обыкновенной духовой машинѣ и духо-газовой произведетъ не одинаковую механическую работу, именно во второй—эта работа будетъ гораздо болѣе.

Однимъ словомъ, задача о наивыгоднѣйшемъ двигателѣ, по нашему мнѣнію, едва ли можетъ быть съ успѣхомъ рѣшена употребленіемъ *только одного* двигателя (сжатый воздухъ, газъ Шандора, обыкновенный водяной паръ и проч.); *мы полагаемъ, что возможно-наибольшая выгода можетъ быть доставлена только приличною комбинаціею этихъ двигателей.*

Повторяемъ опять, жаль очень, что мы не могли представить цифръ, краснорѣчивѣе всего говорящихъ за пользу такого соединенія.

Мы эту идею сочетанія механическихъ двигателей представляемъ, такъ сказать, въ сыромъ, необработанномъ видѣ, во-первыхъ, по недостатку нѣкоторыхъ данныхъ, а во-вторыхъ, еще и потому, чтобы интересующіеся этимъ предметомъ могли тоже заняться имъ въ наискорѣйшемъ времени.

П. Кузьминскій.

О НѢКОТОРЫХЪ ИМЕНАХЪ СУДОВЪ

НИДЕРЛАНДСКАГО ФЛОТА.

Посѣщеніе нашими судами французскихъ портовъ и частія сношенія нашихъ офицеровъ съ французскими судами внѣ Франціи, побудили насъ, два съ половиною года тому назадъ, составить статью: «О нѣкоторыхъ именахъ судовъ французскаго флота» (М. Сб., 1859, № 7). Цѣлю этой статьи мы имѣли предварительное знакомство нашихъ офицеровъ съ жизнью и заслугами тѣхъ личностей, въ честь которыхъ названы многія суда французскаго флота; это знакомство избавляло нашихъ офицеровъ-гостей отъ непріятнаго положенія спрашивать у хозяевъ значеніе имени ихъ судна.

Списокъ нидерландскаго флота, помѣщенный въ 4 № М. Сб. 1861 года, съ показаніемъ паровой силы, числа орудій и калибра каждаго судна, навелъ насъ на мысль объяснить нѣкоторыя имена и нидерландскаго флота, тѣмъ болѣе, что наши суда стали, съ недавняго времени, посѣщать нидерландскія остъ-индскія колоніи и знакомиться съ морями этой державы.

Упомянувъ вкратцѣ о географическихъ именахъ, мы распространились подробнѣе объ именахъ историческихъ личностей и въ особенности о тѣхъ, описанія которыхъ или вовсе не нашли въ военномъ энциклопедическомъ лексиконѣ, или замѣтили въ нихъ отсутствіе какой либо важной, характеристической черты.

Evertsen; въ XVII столѣтіи, въ эпоху могущества и славы Нидерландовъ, это семейство, родомъ изъ Зеландіи, было разсадникомъ доблестныхъ моряковъ, достойныхъ сподвижниковъ Рюйтеровъ, Тромповъ, Вассенаровъ и др. Изъ нихъ, въ теченіе 50 лѣтъ, восемь лишились жизни, сражаясь противъ враговъ отечества.

1) Корабельный капитанъ *Янъ Эвертсенъ* былъ убитъ 28 іюня 1617 г., въ бою съ французскимъ корсаромъ, близъ Роттенайланда. Далѣе, его пять сыновей:

2) Лейтенантъ-адмиралъ Зеландіи *Іоанъ Эвертсенъ*. Родился въ Флиссингенѣ въ 1600 году. Ему оторвало ногу въ сраженіи 4 августа 1666 года, противъ англичанъ; онъ умеръ 66 лѣтъ, 5 числа того же мѣсяца.

3) Лейтенантъ-адмиралъ *Корнелисъ Эвертсенъ*. Родился въ 1601 году. Ядро разорвало его пополамъ 11 іюня 1666 года въ 4 дневномъ сраженіи съ англичанами.

4) Корабельный капитанъ *Эвертъ Эвертсенъ* былъ убитъ 23 лѣтъ 31 декабря 1625 года, въ бою съ дюнхирхенскимъ корсаромъ.

5) Корабельный капитанъ *Питеръ Эвертсенъ* былъ убитъ 19 лѣтъ въ 1625 году, въ сраженіи съ дюнхирхенцами, и

6) Корабельный капитанъ *Гелсейнъ Эвертсенъ* былъ убитъ 20 лѣтъ 3 мая 1627 года въ Вестъ-Индіи, сражаясь съ португальцами.

7) Старшій сынъ Іогана, *Іоганъ Эвертсенъ* былъ убитъ 25 лѣтъ 22 сентября 1649 года, близъ Азорскихъ острововъ, сражаясь противъ алжирскихъ корсаровъ.

8) Третій сынъ Корнелиса, *Эвертъ Эвертсенъ* былъ убитъ 26 февраля 1667 года, при отнятіи Суринама у англичанъ.

Послѣ неудачнаго сраженія 13 іюня 1665 года съ британскимъ флотомъ, предводительствуемымъ герцогомъ Йоркскимъ, у англійскихъ береговъ, близъ города Лестофа, — сраженія, въ которомъ корабль адмирала Вассенара взлетѣлъ на воздухъ, Іоганъ Эвертсенъ и Тромпъ прикрывали отступление флота и привели его къ отечественнымъ берегамъ. Жители города Бриля, приписывая неудачу Эвертсену, бросили его, когда онъ вышелъ на берегъ, въ воду и едва не убили. Оскорбленный герой удалился отъ службы, но когда его братъ Корнелисъ палъ въ 4 дневномъ сраженіи съ англичанами, и отечество нуждалось въ опытномъ и храбромъ адмиралѣ, тогда онъ поспѣшилъ предложить республикѣ свои услуги, объявивъ, что готовъ жертвовать своею жизнью и умереть за отечество (*). Желаніе его сбылось: онъ былъ смертельно раненъ въ сраженіи 4 августа.

Зеландскіе штаты воздвигнули въ одной изъ церквей въ Миддельбургѣ братьямъ Іогану и Корнелису общій памятникъ, подъ которымъ похоронены также другіе два Эвертсена: вице-адмиралъ Корнелисъ, сынъ Корнелиса, умершій въ 1679 году и лейтенантъ-адмиралъ Гелейнъ, умершій въ 1721 году.

Еще извѣстенъ въ исторіи отважный лейтенантъ-адмиралъ Кор-

(*) Знаменитый голландскій поэтъ Гельмерсъ, въ своемъ стихотвореніи «Голландская нація», описываетъ просьбу Эверстена о поступленіи на службу, такъ:

..... «o laat mij de eer, de onstichbare eer verwerven,

Om voor de vrijheid van mijn vaderland te sterven;

Vier mijner broeders, en mijn vader, met mijn zoon.

Zijn strjdend voor's lands regt, gesneuveld; ook dat loon,

Zij aan mijn dienst vergund na veertig jaren strijden.

'K wil't overschot mijns bloeds aan t heil van Neerland wijden».

..... «Доставьте мнѣ честь, — неоцѣненную честь умереть за независимость моего отечества. Четверо моихъ братьевъ, отецъ мой и мой сынъ пали, сражаясь за права отчизны; не лишайте и меня этой награды послѣ сорокалѣтней боевой службы. Я хочу посвятить остатокъ моей крови благоу отечества».

нелісь, сынъ Корнелиса, командовавшій въ 1688 году арріергардомъ флота, на которомъ Вильгельмъ завоеватель переплылъ въ Англію.

De Admiraal van Wassenaer, Якобъ ванъ Вассенаръ-Опдамъ-Генсброкъ, адмиралъ провинцій Голландіи и восточной Фрисландіи, сынъ адмирала же, началъ свою службу въ кавалеріи Соединенныхъ Нидерландовъ. Онъ участвовалъ во многихъ осадахъ, былъ членомъ нидерландскихъ штатовъ, командовалъ послѣдовательно разными крѣпостями и отличался также на политическомъ поприщѣ успешными переговорами, въ особенности послѣ смерти Вильгельма Оранскаго въ 1647 году. Перешедъ два года спустя въ морскую службу, Вассенаръ заступилъ въ 1653 году мѣсто Мартена Тромпа. Послѣ успешной экспедиціи въ Португалію въ 1657 году, онъ возвратился въ отечество съ 21 судномъ, отнятыми у непріятеля. Вассенаръ отплылъ въ 1658 году со флотомъ и войскомъ въ Данію, имѣя подъ своимъ начальствомъ адмираловъ: Вита (*), Эгберта, Кортенара и Питера Флорисона. Нужно было пробиться чрезъ крѣпости: Кроненбургъ и Гельсингбургъ, занятыя шведами, разбить шведскій флотъ, подъ начальствомъ Врангеля и Бьелькенстена и снять блокаду Копенгагена. Цѣль была достигнута цѣною жизни храбрыхъ Вита и Флорисона, павшихъ 8 ноября 1658 года. Пробывъ около года въ Даніи, гдѣ остался Рюйтеръ, Вассенаръ возвратился въ отечество, откуда былъ посланъ въ 1660 г. въ Англію поздравить короля Карла II съ возшествіемъ на престолъ. Когда возгорѣлась война между обоими государствами, Вассенаръ погибъ въ сраженіи близъ Лестофа 13 іюня 1665 года, въ которомъ его корабль взлетѣлъ на воздухъ. Въ Гагѣ, въ церкви Св. Якова, Вассенару воздвигнутъ мавзолей.

De Ruyter, Михаилъ, сынъ Андріана (*Michiel Adriaanszoon*) де Рюйтеръ, родился въ Флиссингенѣ 24 марта 1607 года. Начавъ морское свое поприще юнгою, де-Рюйтеръ совершилъ капитаномъ восемь плаваній въ Индію, контръ-адмираломъ сражался въ 1645 году противъ испанцевъ, въ 1652 противъ англичанъ, со славою поддерживалъ Тромпа въ трехъ сраженіяхъ противъ Блака въ 1653 году, нанесъ чувствительное пораженіе варварійцамъ въ 1655 году, разбилъ въ 1659 году, помогая Даніи, два раза шведовъ, и былъ произведенъ по возвращеніи въ отечество въ вице-адмиралы. Въ 1664 году онъ совершилъ вторичную экспедицію противъ варварійцевъ. Де-Рюйтеръ обезсмертилъ себя въ войнахъ: съ Англіею въ 1665, 1666 и 1667 годахъ и съ Франціею съ 1672 по 1676 годъ. Въ первой онъ овладѣлъ Ширнессомъ, поднялся вверхъ по Темзѣ

(*) Видс-адм. *Witte Corneliszoon de With* родился въ Брилѣ въ 1599 году.

и заставилъ трепетать Лондонъ; во второй онъ со славой сражался противъ соединенныхъ англо-французскихъ флотовъ, но попытка овладѣть Мартиникою ему не посчастливилась. Онъ былъ смертельно раненъ и разбитъ близъ Катаны въ сраженіи съ превосходящими силами французскимъ флотомъ, предводительствуемымъ славнымъ Дюкеномъ, и умеръ 29 апрѣля 1676 года въ Сиракузахъ.

Въ заключеніе считаемъ не излишнимъ познакомить нашихъ читателей съ обстоятельствами, сопровождавшими отплытіе де Рюйтера въ Средиземное море.

Испанскій король, не будучи въ состояніи усмирить возстаніе въ Сициліи собственными силами, обратился за помощью къ старому своему врагу, и Нидерланды съ готовностью согласились на просьбу короля, оказавшаго имъ въ 1672 году большія услуги. Но для славы какъ Нидерландовъ, такъ и ихъ великаго адмирала, котораго король выпросилъ именно главнокомандующимъ надъ союзными морскими силами, число назначенныхъ штатами судовъ (24, изъ коихъ только 10 кораблей) было слишкомъ недостаточно. Рюйтеръ тщетно представлялъ на видъ адмиралтейства, что вѣреннаа ему ничтожная сила не соотвѣтствуетъ важности предпріятія; въ отвѣтъ на это ему выразили надежду, что онъ, на старости лѣтъ, не упалъ духомъ и не потерялъ своего мужества. Единственнымъ вознаграженіемъ достойнаго мужа было: «Я для службы отечества жизнь свою ставлю ни во что; но мнѣ прискорбно, что гг. члены такъ мало цѣнятъ честь отечественнаго флага!»

Рюйтеру воздвигнуты памятники: мавзолей въ церкви св. Екатерины въ Амстердамѣ, и бронзовая статуя въ Флиссингенѣ.

Djambi, область на островѣ Суматра, была покоренна голландцами въ 1859 году.

Zoutman, лейтенантъ-адмиралъ Голландіи и западной Фрисландіи Юганъ Арнольдъ Заутманъ, родился 10 мая 1724 года. Въ чинѣ контръ-адмирала вышелъ съ эскадрою изъ Текселя 20 іюля 1781 и; забравъ въ Фли (*Vlie*) 71 купеческое судно, отплылъ 3 августа для конвоированія ихъ въ Балтику. Онъ встрѣтилъ 5 числа на Доггербанкѣ эскадру адмирала Паркера, вышедшаго въ море для прикрытія возвращающагося изъ Балтійскаго моря торговаго флота.

Голландская эскадра состояла изъ судовъ: флагманскаго 64 пуш. *Admiraal de Ruyster*, 70 пуш. *Admiraal-Generaal* (Кинсбергенъ), 64 п. *Holland* (Дедель), 54 пуш. *Erfprins* (Бракъ), *Batavier* (баронъ Бентинкъ) и *Admiraal Piet Hein* (*) (фанъ Брамъ), 40 пуш. *Argo*

(*) Лейтенантъ-адмиралъ Голландіи и западной Фрисландіи. Питеръ Гейкъ родился въ Дельфтсгавенѣ 27 ноября 1577. Онъ сражался храбро и успѣшно въ Бразиліи въ 1624 и 1627 годахъ и омадѣлъ въ 1628 году такъ называемымъ ис.

(Стеррингъ), и неучаствовавшихъ въ сраженіи: 36 пуш. *Bellona* и 20 пуш. *Dolphijn* и *Ajax*; англійская же изъ судовъ: флагманскаго 74 пуш. *Fortitude*, 80 пуш. *Princess Amelia*, 74 пуш. *Berwick*, 64 пуш. *Bienfaisante*, 60 пуш. *Buffalo*, 54 *Preston*, 48 пуш. *Artois*, 40 пуш. *Dolphin* и четырехъ фрегаговъ, неучаствовавшихъ въ дѣлѣ. Итакъ, при равномъ почти числѣ судовъ, англичане имѣли перевѣсъ въ 94 пушкахъ. Голландцы, принудивъ англичанъ послѣ ожесточеннаго боя спуститься къ своимъ берегамъ, считали себя побѣдителями, но съ другой стороны, они лишились затонувшаго корабля *Holland*, между тѣмъ какъ Паркеру удалось спасти свой торговый флотъ. Вся Голландія торжествовала; удачный бой съ англичанами послѣ столѣтняго бездѣйствія на морѣ, время, въ которое морскія силы Англій на столько возрасли, на сколько голландскія упали, напомнилъ нидерландцамъ времена Тромповъ, Эвертсеновъ и Рюйтеровъ. Убитый капитанъ корабля *Batavier* былъ похороненъ въ Амстердамѣ съ необыкновенною пышностью, и штатгоудеръ навѣсилъ на шею Заутмага, Кинсбергена и Брама золотыя медали на таковыхъ же цѣпочкахъ. Первые поэты: Альфенсъ, Беллами, Фейтъ и Бильдердейкъ наперерывъ воспѣвали доггербанскую побѣду. Лейтенантъ-адмиралъ Заутманъ скончался въ Гагѣ 7 мая 1793 года и похороненъ въ главной церкви въ г. Гертруденбергѣ.

Leeuwarden, главный городъ Фрисландской провинціи, съ 20 000 жителями.

Curacao, одинъ изъ Антильскихъ острововъ, съ городами: Виллемстадтъ и Кюрасао. Островъ былъ отнятъ у голландцевъ англичанами въ 1798 и 1806 годахъ и возвращенъ ими въ 1814 году.

Soerabaya, портъ и городъ на островѣ Ява.

Groningen главный городъ провинціи того же имени. Въ немъ родился въ 1700 году Даниэль Бернулли, знаменитый математикъ и авторъ сочиненія, *Hydrodynamica*.

Retch—область Ретэ, на островѣ Суматра, къ сѣверу отъ области Джамби; противъ Ретэ предпринята была голландцами въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1858 года весьма удачная экспедиція.

Bali—одинъ изъ острововъ Зондскаго пролива, отдѣленный отъ Явы проливомъ Бали.

Soetmbing—гора Сумбингъ на островѣ Ява.

панскимъ серебрянымъ флотомъ, на которомъ перевозилось изъ Мексики серебра на 12 000 000 піастровъ. Питеръ Гейнъ былъ убитъ, сражаясь съ донкирхенцами въ виду Донкирхена 19 іюня 1629 года. Ему воздвигнутъ памятникъ въ одной изъ церквей г. Дельфта.

Montrado—городъ на западномъ берегу острова Борнео.

Het Loo— королевскій дворецъ, близъ Апелъдорна въ провинціи Гельдернъ.

Reinier Claeszen, вице-адмиралъ Рейниръ-Класенъ, амстердамскій уроженецъ, сражаясь одинъ противъ восьми испанскихъ кораблей у береговъ Португаліи близъ мыса Санъ-Винченъ, въ сентябрѣ 1606 году, погибъ послѣ двухдневнаго боя, взорвавъ себя на воздухъ съ 60 оставшимися въ живыхъ сослуживцами.

Cornelis-Dirks, адмиралъ Корнелисъ-Дирксъ, родившійся въ деревнѣ Монникендамъ, разбилъ въ 1573 году въ Зюдеръ-зе, съ 24 небольшими судами, 30 испанскихъ кораблей, предводительствуемыхъ испанскимъ намѣстникомъ Боссю. Въ числѣ 6 взятыхъ кораблей, былъ и флагманскій *Inquisición*, который Боссю сдалъ послѣ отчаяннаго 28 часоваго боя, когда у него изъ 300 чел. экипажа оставалось въ живыхъ только 80, большею частью раненныхъ. Въ ратушѣ Монникендама хранится по сихъ поръ золотое руно, принадлежавшее Боссю, а въ думѣ города Горна (*) (*Hoorn*) показывають шпагу, которую онъ, славаясь, вручилъ Дирксу.

Samarang, укрѣпленный городъ на островѣ Ява.

Dé Linge, рѣка въ Голландіи.

De Vecht, Фехтъ, рѣка въ Голландіи.

Apeldoorn, деревня въ провинціи Гельдернъ, на рѣчкѣ Грейфъ. Замѣчательнъ сиротскій домъ, основанный адмираломъ фонъ-Кинсбереномъ.

De Amstel, рѣка въ Голландіи.

De Berkel, рѣка въ Голландіи.

De Dommel, рѣка въ Голландіи.

Delfzeijl, Дельфзейль, укрѣпленный городъ въ провинціи Гронингенъ на рѣкахъ Фифель и Доллартъ.

Stavoren, древнѣйшій городъ фрисландской провинціи. Еще въ 1603 году Ставоренъ былъ по значенію третьимъ ганзеатскимъ городомъ, но теперь ему предстоитъ совершенный упадокъ, и вскорѣ онъ превратится въ деревню отъ постепеннаго обмелѣнія и приращенія береговъ, на которыхъ онъ построенъ.

Soestdijk, королевскій дворецъ близъ города Амерсфорта въ провинціи Утрехтъ.

Coehoorn, баронъ Менно-фанъ-Кугорнъ, знаменитый инженеръ,

(*) Въ Горнѣ родился: *Виллемъ Схоутенъ*, обогнувшій въ 1616 году южную оконечность Америки и назвавшій ея мысъ по имени своего города, и *Абель Янсонъ Тасманъ*, открывшій въ 1642 Вандименову землю и Новую Зеландію и въ 1643 году остр. Фиджи и остр. Тонга или Дружескіе.

прозванный голландскимъ Вобаномъ, родился въ Фрисландіи въ 1641 году и скончался въ Гагѣ отъ апоплексическаго удара во время его совѣщаній съ Мальбрукомъ, по поводу предстоявшей новой войны. Изобрѣтенная имъ ручная мортира была названа по его имени «кугорновою».

Ardjoeno, Арджюно гора на островѣ Ява.

Den Briel, приморскій городъ въ Голландіи на островѣ Вернъ, близъ Роттердама.

Aart van Nes; восемь моряковъ изъ рода Нессовъ упоминаются съ честью въ исторіи нидерландскаго флота. Лейтенантъ-адмиралъ Артъ Янсонъ (*) фанъ-Несь, братъ вице-адмирала Яна Янсона фанъ-Неса (умершаго въ 1682 г.) и племянникъ Яна Якобсона фанъ-Неса (убитаго въ 1672 году въ сраженіи съ англичанами), былъ современникъ и сподвижникъ Обдама Вассенара и Рюйтера, содѣйствовалъ къ разорѣнію чатамскаго адмиралтейства въ 1667 г., участвовалъ въ 1672 году въ сульсбайскомъ сраженіи, въ 1673 въ трехъ кровавыхъ сраженіяхъ съ англо-французами, и въ 1674 году въ экспедиціи на островѣ Бель-илъ; онъ скончался въ 1693 году.

Kijkduin, Кейкдюйнъ, мѣстечко въ Сѣверной Голландіи, около котораго Рюйтеръ одержалъ 21 августа 1673 года блистательную побѣду надъ англо-французскимъ флотомъ, предводительствуемымъ припцемъ Робертомъ и графомъ д'Эстрэ.

Bommelerwaard, Боммелервардъ, островъ въ Голландіи, образуемый рѣками Валь и Масъ.

Schouwen, островъ въ Голландіи, образуемый восточною Шельдою и Масомъ.

Gedeh, Гедэ, гора на островѣ Ява.

Bromo, гора на Явѣ.

Merapi, гора на островѣ Суматра.

Sindoro, гора на островѣ Ява.

Suriname, рѣка въ Гвіанѣ, впадающая въ Антильское море у Парамарибо.

Madura, одинъ изъ Зондскихъ острововъ.

Admiraal van Kinsbergen, Янъ Гендрикъ фанъ Кинсбергенъ родился въ Дузбургѣ (**) 1 мая 1735 года. Поступивъ 10-ти лѣтъ въ армію, съ которою былъ въ походѣ противъ непріятеля, онъ, на 14 году своего возраста, перешелъ во флотъ, въ которомъ приобрѣлъ репутацію практическаго и ученаго моряка 1771, 1772, 1773 и 1774 годы провелъ онъ въ русской службѣ на Черномъ морѣ, гдѣ

(*) Подобно русскимъ, голландцы употребляютъ имя и отчество, но не въ разговорѣ, а единственно въ письмѣ.

(**) А не въ Эльбургѣ, какъ сказано во 2 изд. Воен. Энцикл. Лекс.

храбростію и распорядительностію заслужилъ, подъ начальствомъ Румянцова и Сениавина, чинъ капитана 1 ранга, денежную награду и орденъ Св. Георгія 4 и 3 классовъ. По возвращеніи въ отечество, фантъ Кинсбергенъ, командуя кораблями, между прочимъ заключилъ въ 1779 году миръ съ марокскимъ императоромъ. Въ сраженіи на Доггербанкѣ, 5 августа 1781 года, онъ своими благоразумными дѣйствіями существенно содѣйствовалъ къ побѣдѣ надъ англичанами. Онъ былъ произведенъ: въ контръ-адмиралы въ 1784 г., въ вице-адмиралы въ 1791 г. и въ адмиралы, съ назначеніемъ главнокомандующимъ всѣхъ морскихъ силъ Голландіи въ 1793 году. Отличаясь постоянно въ морѣ искуснымъ управленіемъ эскадрами, и на берегу полезными реформами въ администраціи и приведеніемъ Голландіи въ безопасное оборонительное положеніе, Кинсбергенъ лишился въ 1795 г. за свою приверженность къ Оранскому дому всѣхъ своихъ должностей. Онъ явился снова на поприще государственной дѣятельности только со вступленіемъ на престолъ Людовика Бонапарта. Новый монархъ сдѣлалъ его маршаломъ, оберъ-камергеромъ, кавалеромъ голландскихъ орденовъ и пожаловалъ ему достоинство графа Доггербанкскаго. Онъ возложилъ на него также присланные въ его распоряженіе императоромъ Александромъ I русскіе ордена: Св. Андрея, Св. Александра Невскаго и Св. Анны.

Независимо отъ качествъ моряка, писателя и государственнаго мужа, Кинсбергенъ отличался не только безкорыстіемъ, но и потребностью творить добро. Онъ отказался отъ доходовъ, сопряженныхъ съ графскимъ титуломъ, и отъ содержанія, слѣдуемаго ему по званіямъ маршала и сенатора. Учебныя же заведенія, основанныя имъ въ городѣ Эльбургѣ и въ деревнѣ Апелъдорпѣ, свидѣлствуютъ объ употребленіи, которое онъ дѣлалъ изъ своихъ денегъ.

Онъ скончался въ Апелъдорпѣ 22 мая 1819 года, гдѣ, согласно его послѣдней воли, былъ похороненъ 27 числа съ величайшей простотою. Ему воздвигнутъ великолѣпный памятникъ въ одной изъ церквей Амстердама.

Изъ сочиненій Кинсбергена переведены на русскій языкъ: 1) Начальныя основанія морской тактики, съ нѣм. Л. Голенищевымъ-Кутузовымъ. С.-Петербург., 1791 г. и 2) Новѣйшее описаніе Архипелага, съ нѣм. И. Карповымъ. Москва, 1793 г.

О Кинсбергенѣ см. Сѣверную Пчелу, 1834 года, №№ 102, 103 и 104, и М. Сб., 1860 г., № 7, библ., стр. 25.

Tromp: 1) корабельный капитанъ *Гарпертъ*, сынъ Мартена *Тромпа*, изъ Роттердама, отличился въ 1607 году у Гибралтара въ побѣдѣ надъ англичанами, которая была искуплена цѣною жизни голландскаго предводителя, знаменитаго навигатора и боеваго моряка, лей-

тепанта-адмирала Якоба фанъ-Гемскерка, и былъ убитъ въ 1608 году въ бою съ англійскимъ корсаромъ у береговъ Гвинеи.

2) Лейтенантъ-адмиралъ Голландіи и западной Зеландіи *Мартенъ Тромпъ*, сынъ Гарперта Тромпа, родился въ Брѣлѣ въ 1597 году. Сопровождая своего отца въ морѣ съ 9 лѣтнаго возраста, участвовалъ въ пораженіи англичанъ близъ Гибралтара и въ дѣлѣ у гвинейскихъ береговъ. Когда убили его отца, онъ возбуждалъ экипажъ къ отмщенію его смерти, но судно было взято, и ему пришлось пробыть 3 года юнгою у непріятели. Убѣжавъ изъ плѣна, Тромпъ поступилъ въ отечественный флотъ, вскорѣ сдѣлался штурманомъ, былъ произведенъ въ 1621 году въ лейтенанты и два года спустя въ капитаны. Отважный адмиралъ Питеръ Гейнъ былъ убитъ въ сраженіи съ дюнкирхенцами 19 іюня 1629 года на его кораблѣ и подлѣ него. Неудовольствія по службѣ заставили Тромпа оставить ее, но въ 1637 году былъ онъ произведенъ въ лейтенантъ-адмирала, и затѣмъ послѣдовала рядъ блистательныхъ побѣдъ надъ врагами его отчества: дюнкирхенцами, португальцами, испанцами и англичанами. Въ особенности былъ онъ страшенъ Англіи, у береговъ которой плавалъ съ голикомъ на бранъ-стенгѣ въ знакъ очищенія Ламанша отъ британскихъ судовъ. Онъ былъ смертельно раненъ 10 августа 1653 года въ трехдневномъ бою съ англичанами на высотѣ Схевелинга. Его тѣло погребено въ Дельфтѣ подъ великолѣпнымъ памятникомъ, въ той же церкви, въ которой покоится прахъ бывшаго его начальника Питера Гейна.

3) Лейтенантъ-адмиралъ Голландіи *Корнелисъ Тромпъ*, сынъ Мартена Тромпа, родился въ Роттердамѣ и съ юныхъ лѣтъ учился морскому дѣлу, плавая съ своимъ отцомъ. Произведенный 21 года въ корабельные капитаны, онъ отличался въ войнахъ 1650, 1652, 1656, 1662 и 1665 годовъ и былъ уже назначенъ главнокомандующимъ флотомъ на мѣсто убитаго въ сраженіи близъ Лестофа 13 іюня адмирала Вассенара, когда возвращеніе Рюйтера съ береговъ западной Африки побудило штаты ввѣрить флотъ сему послѣднему. Сначала Тромпъ отказался служить подъ начальствомъ Рюйтера, потомъ помирился съ этимъ, но не чистосердечно, какъ оказалось въ сраженіи 4 августа 1666 года... За поступокъ свой Тромпъ былъ отставленъ отъ службы, но послѣ убіенія въ Гагѣ его враговъ, братьевъ Витте, и одержанія вверху Оранскимъ домомъ, Вильгельмъ III возвратилъ ему прежнія званія и окончательно помирилъ съ Рюйтеромъ, который, никогда не помня обиды и зла, не разъ въ пылу сраженій выводилъ изъ бѣды и опасности пылкаго и болѣе отважнаго, чѣмъ благоразумнаго, подчиненнаго. Тромпу не вполнѣ удалась высадка во Франціи въ 1674 году, но за то, помогая Даніи,

онъ покрылъ себя славою въ дѣйствіяхъ противъ шведовъ. Онъ скончался въ Амстердамѣ 29 мая 1691 года, въ самое то время, когда, при возгорѣвшейся войнѣ съ Франціею, былъ назначенъ главнокомандующимъ флотомъ. Корнелисъ Тромпъ похороненъ въ Дельфтѣ въ мавзолей своего отца.

Kortenaar, лейтенантъ-адмиралъ рѣки Маса, Эгбертъ Кортенаръ, родился въ Роттердамѣ въ 1600 году. Начавъ службу съ простаго матроса, онъ, благодаря своимъ способностямъ и необыкновенному мужеству, занялъ почетное мѣсто въ ряду первыхъ голландскихъ моряковъ. Подобно Нельсону, лишенный глаза и одной руки, Кортенаръ со славою служилъ подъ начальствомъ Вассенара въ войнѣ 1658 года противъ шведовъ и былъ убитъ 65 лѣтъ, 13 іюня 1665 года, въ сраженіи съ англичанами близъ Лестофа. Онъ погребенъ въ одной изъ церквей Роттердама противъ памятника храбраго адмирала Вита, павшаго 8 ноября 1658 года въ сраженіи со шведами. Голландскій поэтъ Брандтъ сочинилъ Кортенару слѣдующую надгробную надпись:

«Здѣсь похороненъ прахъ великаго Кортенара, героя Маса; лишенный глаза и правой руки, онъ не переставалъ быть окомъ правительства и подпорою отечества, побѣдителемъ Зунда и страхомъ непріятельскихъ флотовъ.

De Sambre, рѣка, протекающая Бельгію и сѣверную Францію.

Palembang, королевство Палембангъ на островѣ Суматра.

Van Speyk, Фанъ Спейкъ родился въ Амстердамѣ въ 1802 году. Командуя канонирскою лодкою № 2 предъ Антверпеномъ, онъ взорвалъ себя на воздухъ 5 февраля 1831 года. (См. М. Сб. Т. IX: «Нѣсколько словъ о Фанъ-Спейкѣ», и 1858 г. №№ 9, 10, 11 и 12, «Голландскія морскія силы предъ Антверпеномъ»). Фанъ Спейку воздвигнуть въ одной изъ церквей въ Амстердамѣ великолѣпный памятникъ.

Ternate одинъ изъ Молукскихъ острововъ.

Rembang провинція и городъ на Явѣ.

Padang городъ на Суматрѣ.

Macassar; подъ именемъ макаassarскаго правленія голландцы разумѣютъ всѣ свои владѣнія на островѣ Celebesъ. Португальцы явились первыми на островъ въ 1615 году, но были выгнаны голландцами въ 1667 году. Превосходный рейдъ близъ города Флардингена называется Макаassarскимъ рейдомъ.

Bato былъ древнѣйшій повелитель батавовъ и жилъ въ 130 г. до Р. Хр. Онъ передалъ свое имя странѣ и народу, обитавшему страну между рѣками Масомъ и Рейномъ.

Frijo, Иоганъ Вильгельмъ Фризо, сынъ умершаго въ 1696 году штатгальтера Фрисланди и Гренингена, Гейнриха Казимира. Предводительствуя съ большимъ искусствомъ и успѣхомъ войсками республики въ войнѣ 1706—1710 г. противъ французовъ и въ слѣдующей войнѣ противъ той же націи съ 1710 года, храбрый принцъ, такъ часто избѣгавшій смерти въ встрѣчахъ съ непріятелями, погибъ застигнутый бурей. Оставивъ на короткое время армию для свиданія въ Гагъ съ прибывшимъ въ этотъ городъ прусскимъ королемъ, онъ утонулъ на пути туда въ Голландсѣ-Дипъ, близъ Мурдейка 14 іюля 1711 года. Вскорѣ послѣ этого несчастія для всей Голландіи, его жена родила Вильгельма Карла Гейнриха Фризо, который, послѣ продолжительныхъ внутреннихъ смутъ въ Нидерландахъ, былъ выбранъ штатгальтеромъ въ 1747 году. Онъ управлялъ дѣлами республики подъ именемъ Вильгельма IV, до своей преждевременной смерти, 22 октября 1751 года.

Bello—скандинавское божество.

Wodan—божество войны.

Thor—божество фризовъ, общее съ скандинавцами.

Corpenamē—рѣка въ голландскихъ вѣсть-индскихъ владѣніяхъ.

Изъ полного списка нидерландскаго флота видно, что въ немъ при наименованіи судовъ не существуетъ системы, какая напр. была у насъ во время паруснаго флота, когда корабли носили имена побѣдъ («Полтава», «Бородино», «Кульмъ») или святителей, въ дни которыхъ эти побѣды совершались («Пантелеймонъ», день Гангудскаго сраженія 27 іюля 1741 года); фрегаты носили мифологическія имена («Касторъ», «Паллада», «Мельпомена»); бриги—имена героевъ древней исторіи («Ахиллесъ», «Улисъ», «Телемакъ»), шкуны—имена различныхъ явленій природы («Вихрь», «Молнія», «Дождь», «Метеоръ») и транспорты—имена рѣкъ («Двина», «Свирь», «Нѣманъ»).

Исторія нидерландскаго флота такъ богата именами доблестныхъ, боевыхъ моряковъ, что становится удивительнымъ, почему только одиннадцать судовъ носятъ эти имена, и ни одно не названо въ честь знаменитыхъ навигаторовъ, каковы были: Гоутманъ, Гемскертъ, Баренсъ, Янъ Май, Якобъ Ле-Меръ, Корнелисъ Схоутенъ, Гартигъ, Зеганъ, Янъ фанъ Эдельсъ, Пинтеръ Нюйтсъ, Абель Тасманъ, Фрисъ, Схарпъ, Роггевенъ и т. д. Не менѣе удивительно, что среди кашелотовъ, скорпионовъ, слоновъ, орловъ, тюленей и другихъ животныхъ, не нашлось мѣста великому Меркатору, по картамъ котораго мы плаваемъ, равно какъ и изобрѣтателямъ необходимой морякамъ зрительной трубы: Янсену и Липпергею.

А. В.

СОВРЕМЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ.

КОРРЕСПОНДЕНЦІЯ ИЗЪ ПОРТОВЪ.

Астрахань, 31 мая. Весна началась уже болѣе двухъ мѣсяцевъ, и въ настоящее время бываютъ иногда и знойные лѣтніе дни. Въ началѣ весны, т. е. въ мартѣ, апрѣлѣ и первой половинѣ мая, постоянное бездождіе, отсутствіе всякой растительности въ самомъ городѣ, пыль отъ господствующихъ здѣсь вѣтровъ,—все это вмѣстѣ, перемѣшиваясь и помогая одно другому, даетъ Астрахани самый непривлекательный видъ; я говорю собственно о городѣ; въ окрестностяхъ же его расположены зеленѣющіе сады, но они, какъ предметъ торговыхъ спекуляцій, составляютъ исключеніе и никакъ не могутъ входить въ общую характеристику города. Во второй половинѣ мая перепадали здѣсь и дожди, да и жаровъ сильныхъ не было, такъ что приходилось иногда чувствовать и нѣкоторую прохладу. Не вдаваясь глубоко въ подобное явленіе, здѣшніе жители только вспоминаютъ старину и то время, когда въ маѣ мѣсяцѣ необходимо нужно было освѣжаться купаньями. Въ городѣ вся растительность сосредоточивается только въ портѣ, да на губернаторской площади устроенъ маленькій садикъ, какъ оазисъ въ пустынѣ, невольно обращающій на себя вниманіе каждаго вновь пріѣзжающаго. Каждую недѣлю, по вторникамъ и пятницамъ, играетъ въ этомъ садикѣ морская музыка и привлекаетъ сюда гуляющихъ, несмотря на чрезвычайно малую помѣстительность.

Здѣсь же на площади была разыграна и знаменитая лотерея-аллегри, 11 апрѣля, въ пользу дѣтскихъ пріютовъ, съ 423 выигрывшими. Всѣхъ билетовъ роздано было, говорятъ, болѣе 20 000. На площади было устроено 8 колесъ, изъ которыхъ вынимались билеты, и тутъ же были раставлены вещи, невольно соблазняющія каждаго попытать свое счастье. Выдумка превосходная и вполне достигаю-

шая своей цѣли; но какъ-то вообще странно смотрѣть на все это, и становится даже грустно, когда невдалекѣ же отъ мѣста разыгрыванія этой лотереи, на уллицѣ, ведущей къ р. Волгѣ, встрѣчаются и до сихъ поръ маленькія дѣти, которыя сидятъ на мостовой и хоромъ просятъ милостыню.

Заговоривши о благотворительности, необходимо упомянуть и о другомъ явленіи, о спектаклѣ любителей въ пользу недостаточныхъ студентовъ, астраханцевъ преимущественно, нуждающихся въ платѣ за слушаніе университетскихъ лекцій. Спектакль въ пользу ихъ былъ данъ на астраханскомъ театрѣ 19 апрѣля. Всѣ пьесы были исполнены такъ хорошо, что спектакль этотъ можетъ считаться вполне удачнымъ, и если кто изъ зрителей имѣлъ въ виду только благотворительную цѣль, то по выходѣ изъ театра долженъ былъ сознаться, что и удовольствіе провести нѣсколько пріятныхъ часовъ выкупало самое пожертвованіе. Обыкновенно подобныя спектакли чужды всякой критики, но игра нѣкоторыхъ изъ участвовавшихъ въ спектаклѣ могла бы даже выдержать и критику; такъ удаченъ былъ и выборъ пьесъ, и самое исполненіе. Нельзя не пожелать повторенія подобнаго благотворительнаго удовольствія; что же касается сбора, то онъ, кажется, вполне оправдалъ хлопоты и труды распорядителей. За всѣми расходами очистилось 418 р. 20 к. Нынѣшній годъ здѣсь какъ-то особенно замѣчателенъ различными удовольствіями съ благотворительною цѣлію. Такъ 11 апрѣля обществомъ любителей сценическаго искусства данъ былъ домашній публичный спектакль въ пользу второй женской воскресной школы. Судя по средствамъ господъ любителей, по цѣли, съ которою устроенъ былъ спектакль, по затрудненіямъ, которыя были встрѣчены ими, и этотъ спектакль можно причислить къ числу довольно удавшихся. Несмотря на то, что дѣло шло о воспитаніи женщины, ни одна дама здѣшняго общества не приняла участія въ немъ, и всѣ женскія роли были исполнены мужчинами; а потому, собственно отъ недостатка любительницъ, не совсѣмъ и удаченъ былъ спектакль, и всѣ женскія роли вышли страшно безобразны. Впрочемъ, и въ самой школѣ, кромѣ распорядительницы, да одной, или двухъ преподавательницъ, являются преподавателями ученики здѣшней гимназіи; они же постоянные преподаватели и въ городской мужской воскресной школѣ. Нахожу достаточнымъ ограничиться заявленіемъ подобнаго факта, не разбирая его и не допытываясь, почему такое равнодушіе и холодность....

Въ порттовую воскресную школу являлось учениковъ: 4 марта—70, 11-го — 64, 18-го — 71, 25-го — 20, 15 апрѣля — 16, 22-го — 44,

см.

2

29-го—49. Сравнивая эти цифры съ прежними, нельзя не замѣтить нѣкотораго уменьшенія учащихся, и причина такого явленія заключается отчасти въ томъ, что было много праздниковъ, особенно чтимыхъ народомъ, отчасти въ томъ, что многіе изъ мальчиковъ находятъ себѣ работу и отправляются лѣтомъ изъ города въ сады, или просто оставляютъ школу изъ нежеланія учиться. При постоянномъ почти отсутствіи учителей, добровольно жертвующихъ свой трудъ, уменьшеніе въ школѣ учениковъ составляетъ если не отрадное, то во всякомъ случаѣ и не печальное явленіе.

Въ настоящее время преимущественно обращаетъ на себя вниманіе разливъ рѣки Волги. Здѣсь прибыль воды въ рѣкѣ начинается спустя мѣсяцъ, или болѣе, послѣ вскрытія воды, именно только въ концѣ апрѣля, а самая большая прибыль во второй половинѣ мая. Канава, соединяющая р. Волгу съ Кутумомъ, и рѣка Кутумъ наполняются водою, смотря по большому или меньшему изобилію воды въ сѣверныхъ губерніяхъ. Собственно берегъ города постоянно подмывается водою рѣки Волги, и, какъ водится, учреждена коммисія объ укрѣпленіи этого берега. Въ Астрахани набережная представляетъ самый безобразный видъ и каждый годъ укрѣпляется по мѣрѣ надобности; такимъ образомъ, тратится ежегодно по нѣсколько тысячъ на эти работы. Загроможденная разнымъ хламомъ, застроенная домиками самой чудовищной архитектуръ, перекопанная въ разныхъ мѣстахъ, набережная р. Волги является здѣсь самою безпорядочною частью Астрахани. Городъ къ р. Волгѣ выставляетъ самую худшую сторону всѣхъ своихъ построекъ; представить себѣ все, что здѣсь находится, можно только такимъ образомъ, если сравнить весь городъ съ богатымъ домомъ, который, по какому-то прихотливому желанію хозяина, выстроенъ на берегу рѣки, но такъ, что его задній дворъ, неогороженный, выходитъ на рѣку, а лицевая сторона, самая лучшая, обращена въ противоположную сторону. Можно судить о красотѣ такого расположенія, особенно если допустить несовсѣмъ правильное хозяйство и небрежный присмотръ за порядкомъ. Торговля бани, кузницы, малые псады (такъ называется здѣсь рынокъ жизненныхъ припасовъ), горы лѣсу, угля и прочаго житейскаго обихода—все это загромождаетъ всю лучшую часть берега, почти всю косу, образовавшуюся въ недавнемъ времени.

Какъ-то и невѣрится, чтобы можно было и море удержать отъ наводненія и что цѣлыя государства чуть не на водѣ размѣстили свое населеніе; такъ и хочется сказать, «славны де бубны за горами, мы вотъ и съ рѣкой не знаемъ, что дѣлать». И дѣйствительно, каждый годъ трата, да издержки на укрѣпленіе здѣшняго берега, а все нѣтъ того, что слѣдуетъ, и все городу грозитъ опасность.

Суета и хлопоты, не знаешь, что дѣлать; не справимся никакъ съ природой и являемся ей покорными слугами, но уже никакъ не побѣдителями. Тамъ берегъ вода растетъ, тутъ уже совершенно подмыла, и издѣвается рѣка Волга надъ городомъ Астраханью по своему произволу... Вопросъ объ укрѣпленіи берега рѣки Волги поднятъ, однако, давно, и рано или поздно заставитъ подумать серьезнѣе о своемъ разрѣшеніи..... Подождемъ до поры, до времени....

Начальство города увѣдомило нынѣшній годъ жителей, что взяты всѣ мѣры предосторожности противъ наводненія, и вмѣстѣ съ тѣмъ объявило, что въ случаѣ наступающей опасности они будутъ извѣщены тѣмъ, что на каланчѣ той части города, гдѣ угрожаетъ прорывъ воды, днемъ будетъ выброшенъ голубой флагъ, а ночью голубой фонарь, и во всѣхъ частяхъ сдѣлана будетъ тревога звономъ при каланчахъ. 17 мая въ 7 часовъ пополудни опасенія сбылись, и при первомъ раздавшемся звонѣ на каланчѣ 1-й части города, всѣ жители засуетились и толпами бѣжали по улицамъ, ведущимъ къ Волгѣ. Дѣйствительно, около малыхъ исадъ валъ прорвало, и вода съ силою устремилаь по всѣмъ направленіямъ. Къ счастью, подготовленъ былъ за главнымъ другой валъ, ограждающій совершенно незащищенные кварталы, и, при дружномъ участіи морскихъ командъ и наемныхъ работниковъ, дальнѣйшее распространеніе воды было прекращено, несмотря на сильный вѣтеръ, увеличивавшій напоръ воды. При самомъ холодномъ равнодушіи къ подобнымъ бѣдствіямъ, при совершенномъ отсутствіи всякаго сочувствія къ ближнему, невольно задаешь себѣ вопросъ о томъ: отчего само общество не обратитъ на это вниманія и какъ-то холодно будго любитъ картиной, далеко не привлекательной для потерпѣвшихъ. Кромѣ каламбуровъ, да пошлыхъ остротъ, ничего не услышишь изъ толпы. Въ настоящее время вода начинаетъ сбывать, и, кажется, только тревогой 17 мая и кончатся всѣ опасенія жителей. Бѣдняки страдаютъ больше всего, и домики, а не дома, сдѣлались прежде всего жертвою этого несчастія.

Заговоривши о рѣкѣ Волгѣ, спѣшу сообщить и о томъ, что двѣ паровыя землечерпательныя машины и два парохода *Петръ* и *Павелъ*, въ 20 силъ каждый, прибыли въ Астрахань 10 мая и отправлены на камызякскій фарватеръ для исполненія своего назначенія по углубленію устьевъ р. Волги. Результаты успѣнныхъ работъ нынѣшняго года должны быть въ особенности любопытны, какъ вообще по углубленію русла рѣки, такъ и по наблюденіямъ надъ тѣмъ: возможно ли достигнуть того, чтобъ розсыпи р. Волги были обойдены и не служили камнемъ преткновенія для судовъ, идущихъ въ море. Здѣшнее купечество, вообще недовѣрчивое къ

какимъ бы то ни было улучшеніямъ, а можетъ быть и не сознающее ихъ, не благопріятно встрѣтило предложеніе правительства относительно сбора за улучшенный фарватеръ, такъ что предлагаемый имъ самимъ сборъ непокрываетъ ежегоднаго содержанія уже улучшеннаго пути, неговоря о возмѣщеніи, хотя отчасти, капитала, употребленнаго вообще на улучшеніе его. Причину этого равнодушія можно также объяснять тѣми медленными успѣхами, которые были совершенно незамѣтны въ работахъ до настоящаго времени. Вопросъ вообще важнѣе представляется, нежели какъ объ немъ здѣсь думаютъ, и дружное содѣйствіе всего общества, долженствующаго также воспользоваться вновь улучшеннымъ фарватеромъ, необходимо. Пароходъ *Павелъ* возвратится назадъ; онъ былъ назначенъ только для провода машинъ. Такимъ образомъ, въ нынѣшнемъ лѣтѣ будутъ производиться работы при помощи двухъ землечерпательныхъ паровыхъ машинъ и двухъ пароходовъ: одного вновь приведеннаго и другаго, прежде бывшаго въ распоряженіи комитета, парохода *Верблюдъ*, который, впрочемъ, сначала предполагено было продать и замѣнить паровыми барказами; кажется, теперь оставили это предположеніе. Прежнія землечерпательныя машины: паровая и конная, останутся безъ всякаго назначенія и дѣйствія до будущихъ распоряженій.

Къ порту первыми пришли баржи № 9 отъ Астраханской станціи и № 10 изъ Баку. Пароходы «Тарки» и «Кура» (послѣдній вновь передѣланъ) отправились на розсыпи, гдѣ, не смотря на полноводіе, не могли тотчасъ же перейти черезъ мели, такъ какъ разливъ р. Волги не имѣетъ никакого почти вліянія на устьѣ, и розсыпи остаются по прежнему тѣмъ же самымъ препятствіемъ, которое встрѣчается отъ начала до конца навигаціи.

Почтовое пароходство по Каспійскому морю, совершаетъ два рейса въ мѣсяцъ, 1 и 15 числа, на пароходѣ *Князь Барятинскій*, принадлежащемъ обществу Кавказъ и Меркурій. Пароходъ отправляется только въ Баку, оттуда пассажиры уже на шкунахъ идутъ далѣе до Астрабадской станціи.

И. Б.

Архангельскъ, 14 іюня. Только холодъ, да холодъ и чувствуемъ мы въ Архангельскѣ нынѣ; только льды, да льды и видать до сихъ поръ кругомъ себя по Бѣлому морю мореплаватели, приходящіе сюда. Отъ этого на морѣ не безъ бѣдствій и поврежденій: одно судно выбросило на берегъ, другое раздавило льдами, третье тоже потерѣло крушеніе, а обшивши чинить пришлось нѣсколькимъ. Пришло, однако, уже по 13 іюня кораблей 214, поморскихъ судовъ 10. Отошло кораблей 23 и поморскихъ судовъ 117. Транспорта «Крас-

ная Горка» еще нѣтъ здѣсь, вѣроятно не рѣшается рисковать пробираться между льдами. Пароходъ «Соломбала» оканчиваетъ работы по приготовленію къ плаванію въ Кронштадтъ и уже вчера отта- нулся отъ пристани на рейдъ.

Съ адмиралтейскихъ элинговъ спущено 26 мая, вѣроятно послѣд- нее, военное судно—винтовая шкуна «Полярная Звѣзда», назначен- ная для маячныхъ надобностей. Длина ея по верхней палубѣ 135 футъ, ширина 22 фут. Въ полномъ грузу для удобства плаванія въ мелкихъ мѣстахъ сидитъ ахтеръ-штевнемъ 10 ф., форъ шт.— 8 $\frac{1}{2}$ футъ; об- шита мѣдью. Внутреннее расположеніе удобное: есть отдѣленіе грузо- ваго трюма, чего, не смотря на постоянную надобность, въ прежнихъ судахъ здѣсь не было. Котлы выписаны изъ Англіи; дымогарныя трубки выходятъ наружу въ передней части котла, отчего ихъ удобнѣе чистить. Шкуна на водѣ красива. Спускъ ея былъ очень удаченъ. Строитель корабельный инженеръ-прапорщикъ Пановъ.

Верфь Бѣломорской компаніи не оставалась праздною: съ нея 2 іюня спущенъ, съ поставленными на стапелѣ мачтами, большой трехъ-мачтовикъ и другой готовится къ спуску; они оба почти такой же величины, какъ спущенные прошлаго года; но въ нихъ желѣзныя кницы замѣнены деревянными. Вообще верфь дѣйствуетъ успѣшно: корабли, здѣсь выстроенные, ходили въ Остъ-Индію. Строитель, датчанинъ Шмидтъ, занимается своимъ дѣломъ усердно и съ совершеннымъ знаніемъ его. Вновь спущенный корабль имѣетъ почти все вооруженіе на мѣстѣ; еще и двухъ недѣль не прошло отъ его спуска, а онъ уже зафрахтованъ подъ перевозъ казеннаго портового груза въ Кронштадтъ; теперь онъ грузится и вмѣстѣ съ тѣмъ оканчиваетъ работы по вооруженію. Для той же цѣли за- фрахтованъ и грузится корабль Бѣломорской же компаніи, построен- ный въ 1860 года и нынѣ сюда пришедшій.

На пароходахъ соловецкомъ и сѣверо-двинскомъ никогда въ пассажирахъ недостатка нѣтъ: постоянно многія сотни и даже ты- сячи перевозятся на баржахъ, находящихся на буксирахъ.

Брантвахты у насъ уничтожаются; къ 20 іюня имъ вѣльно кончить кампанію. Обязанность ихъ передается въ таможеню.

Въ концѣ этого мѣсяца выступаетъ 1-я партія портовыхъ командъ, и слѣдуетъ первыя 150 верстъ отсюда по Двинѣ вверхъ на пароходахъ Сѣверо-Двинскаго общества.

Привезены изъ Англіи машины для другаго соловецкаго па- рохода; судно предполагало идти къ монастырю, но таможня этого не допустила; между тѣмъ, я полагаю, что можно было бы коман- дировать къ монастырю, таможенныхъ чиновниковъ которые могли

бы освидѣтельствовать на мѣстѣ грузъ, безъ потери времени. Разумѣется, подобныя затрудненія естественно препятствуютъ удобству развитія внѣшней морской торговли.

Александръ Зарубинъ.

Лаложское озеро, 20 іюня. Съ открытіемъ навигаціи и до половины іюня, Ладожское озеро было, въ буквальномъ смыслѣ, бурно. Холодъ, дождь, сильный вѣтръ, облачное небо, почти безъ исключенія, каждый день. Растительность по прибрежнымъ окрестностямъ идетъ медленно, такъ что, въ настоящее время, едва разцвѣла сирень. Судоходство по озеру, по случаю непогодъ, было весьма затруднительно, и потому, въ приходѣ судовъ на Кошвинскій рейдъ весьма мало; но, благодаря Бога, несчастій на озерѣ не было. Однако, такая погода не мѣшала пароходамъ дѣлать по озеру свои срочные рейсы. Сообщение Петербурга съ Валаамомъ и съ Сердоболемъ, также и съ Петрозаводскомъ, въ положенные дни, не прерывалось. Гидрографическая экспедиція, назначенная для изслѣдованія Ладожскаго озера, своевременно отправилась къ мѣсту работъ: одна часть на югъ озера, къ побережью р. Сяси; а другая—къ Сердоболу. Къ сожалѣнію, лучшее время іюня мѣсяца—первая половина, прошла въ такихъ сильныхъ непогодахъ, что о занятіяхъ, по части гидрографіи, и думать было невозможно. Что Богъ дастъ даѣе.

Нынѣшній годъ, воды въ озерѣ чрезвычайно много. Впадающія рѣки обильно снабжаютъ озеро водой, и горизонтъ озерной воды, до сихъ еще поръ, все увеличивается. На фарватерѣ истока рѣки Нѣвы, у Кошвинскаго маяка, глубина $8\frac{1}{4}$ и даже 9 футовъ! Обиліе воды весьма значительное и рѣдко случающееся.

Про Шлиссельбургъ нельзя сказать, что онъ, въ настоящее время, такой же, какой былъ и прошедшій годъ. Нѣтъ! его наружный видъ, и именно, со стороны озера и рѣки Невы, измѣнился значительно. Причина такого измѣненія, вновь строящійся каналъ, устье котораго выдвинулось въ р. Неву и отняло около 40 саж. ширины самой рѣки, при ея началѣ. Измѣненіе въ ширинѣ рѣки хотя и имѣетъ вліяніе на быстроту теченія по руслу рѣки, но оно весьма незначительно; напротивъ того, около городского побережья, гдѣ паромныя пристани, и противъ шлюзовъ, вода получила какое-то коловратное движеніе, довольно странное, такъ что барка, выходя изъ Ладожскаго канала въ Неву, не спускается прямо по теченію рѣки, какъ было прежде, но сперва понебѣтъ ее нѣсколько вверхъ по рѣкѣ, а потомъ, отойдя отъ берега саженъ на 40, уже начнетъ спускаться по теченію. Маневръ этотъ весьма оригиналенъ и чрезвычайно занимателенъ.

По Ладожскому каналу движеніе судовъ непрерывное! Идетъ непонятное количество дровъ; везутъ огромные запасы хлѣба, коноплянаго масла, сала, спирту, множество плиты; сплавляютъ лѣсъ и проч. и проч. Недавно пришелъ изъ Рыбинска весьма значительный караванъ съ пенькою. При здѣшнемъ водяномъ сообщеніи, какихъ не встрѣтишь названій судамъ.... Барки, полубарки, рязанки, сибирки, унжаки, каяки, соминки, водовики, тихвинки, полулодки и проч., и все это движется, медленнымъ шагомъ, съ грузомъ, или идетъ за грузомъ. Воды и въ каналѣ такое обиліе, что излишекъ ея спускаютъ, чрезъ водоспуски, въ озеро.

Выходя въ Ладожское озеро, за Кошкинскій маякъ, и пройдя Кареджскій, пароходъ, идущій на Балаамъ или въ Сердоболь, необходимо склоняетъ свой курсъ къ западному берегу и подходитъ къ нему на довольно близкое разстояніе. Пройдя мысъ, называемый Морвипскій, вода начинаетъ бѣлѣть, и чѣмъ дальше идетъ пароходъ, тѣмъ вода дѣлается бѣлѣе и въ послѣдствіи доходитъ до цвѣта почти молочнаго. Это явленіе весьма сильно занимаетъ находящихся на пароходѣ пассажировъ. Пойдутъ толки, разспросы, сужденія... Иной поясняетъ это тѣмъ, что пароходъ идетъ по мелкому мѣсту и мутитъ воду. Другой находитъ причину ту, что вода движется непрерывно въ озерѣ, почему и не можетъ устояться. Иной приписываетъ это явленіе подводнымъ скаламъ, камнямъ и рифамъ, во множествѣ находящимся по озеру, которыя причиною такой мутноты воды, и сужденіе свое, въ послѣдствіи, прикладываютъ печатно въ какойнибудь газетѣ и проч.; но не совѣтуемъ путешествующимъ по Ладожскому озеру вѣрить этимъ сказкамъ. Явленіе это очень обыкновенно и происходитъ оттого, что р. Тайпала, выходящая изъ озера Сувандо, имѣетъ весьма сильное теченіе и весьма глинистые берега. Довольно значительное озеро Сувандо, въ Финляндіи, отъ весенней прибыли воды старается освободиться; вода его, стремясь съ весьма сильною скоростію чрезъ р. Тайпалу, гдѣ глинистые берега, рветъ ихъ, превращается въ глинистый растворъ и, такимъ образомъ, вливается въ Ладогу. Пройдя параллель р. Тайпалы, т. е. верстъ 100 отъ Шлинсельбурга, вода моментально измѣняется и изъ мутно-бѣловатой дѣлается чистѣйшею и прозрачною. Такое качество воды находится во всемъ Ладожскомъ озерѣ.

Подводныя скалы, огромные каменья, разбросанные по всему озеру, есть не что иное, какъ фантазія пустыхъ разсказовъ и слишкомъ сильнаго воображенія! Ладожское озеро чисто, обширно, глубоко, для плаванія удобно. Единственная мель на пути изъ южной въ сѣверную часть озера есть Тайпала-луда, которая находится въ 10 верстахъ отъ западнаго берега. Мель эта опасна для плавающихъ

парусныхъ судовъ, съ конструкціей допотопной, да и то въ ночное время, и именно потому, что у здѣшнихъ шкиперовъ, при плаваніи, первый расчетъ—*авось!*.. другихъ законовъ нѣтъ. Для характеристики здѣшняго судоходства, можетъ служить слѣдующій случай, бывшій въ нашихъ глазахъ и пополненный словами самого шкипера.

Прошедшаго года, 30 іюля, шелъ изъ сѣверной части озера въ Шлиссельбургъ гальотъ, нагруженный дровами. Шелъ онъ при попутномъ легкомъ вѣтрѣ мимо острова Коневца, и когда прошелъ его, то стало темнѣть. Расчетъ шкипера позволялъ гальоту плыть далѣе. Въ то время, наверху, какъ говорилъ самъ кормчій, были Митюха да Ванюха; одинъ у парусовъ, а другой—у руля; прочіе дремали. Митюха обращается къ Ванюхѣ; «а что, Ванюха, скуки ради, не мѣтнуть-ли гирей»? (*)—Мѣтни, отвѣчалъ рулевой. Мѣтнулъ Митюха, и гиря показала глубину 10 футъ. «Братцы», кричитъ онъ, «убирай паруса, да мѣйте якорь, воды мало, Тайпала-луда близко». Проснулись, убрали паруса и благополучно стали на якорь, рассчитывая, что не дошли еще до самой мели. Около 2 часовъ ночи, вѣтеръ отошелъ къ NW. Шкиперъ, съ общаго совѣта рѣшился сняться съ якоря и попутьемъ итти въ Шлиссельбургъ. Такъ и сдѣлали. Подняли якорь, поставили паруса, а такъ какъ не знали гдѣ находятся, то и взяли курсъ сперва къ NO, на томъ основаніи, что отъ NO пришли на глубину 10 футъ, а чтобы не попасть на Тайпалу и отойти отъ нея, необходимо идти обратнымъ путемъ. Черезъ нѣсколько времени мѣтнули гирей, и гиря показала глубину 8 футъ. Не успѣлъ шкиперъ сказать слово, какъ гальотъ въѣхалъ на каменистую Тайпаловскую луду, и утѣлся такъ плотно, что сойти съ нея, при всѣхъ усиліяхъ, было невозможно. Разсвѣло. Тихо. Попутъе; хотя до Шлиссельбурга было около 100 верстъ, но шкиперъ отправился туда за паузками или перегрузными лодками, и на другой день пароходъ привелъ ихъ двѣ штуки и пытался было стащить съ мели гальотъ, но тщетно. Сняли на лодки верхній грузъ дровъ и благополучно отправили ихъ въ Шлиссельбургъ. 3 августа, сдѣлалась сильная погода отъ О-та; волненіемъ стало бить гальотъ о каменья; выколотило у него руль и разсыпало печь; тогда всѣ находящіеся на немъ люди покинули его и отправились на берегъ. Сильное волненіе расколотило гальотъ оковчательно; отшибло у него всю подводную часть и разсыпало дрова. Гальотъ бурей сбило съ мели, и впослѣдствіи выкинуло его на берегъ не вдали отъ Чортовой лахты, но уже годный только на дрова.

(*) Т. е. измѣрить глубину.

Вотъ вамъ образчикъ плаванія судовъ по Ладожскому озеру... Вотъ вамъ все знаніе здѣшнихъ шкиперовъ. Компасъ необходимъ для курса рулевому, а сальная зажженная свѣча нужна шкиперу для расчета переплытаго разстоянія. Мѣстныя знаки и небесное свѣтило, т. е. солнце, необходимые путеводители днемъ; ночью же—пригоденъ только *авось!* Вотъ тѣ скалы, подводные камни и рифы, которыми наполнено Ладожское озеро. Дѣйствительно, они опасны...

Хорошій путеводитель—великое дѣло! Онъ пригоденъ и на морѣ и на сушѣ. Въ настоящее время вышла въ свѣтъ книга: «Путеводитель по Финляндіи съ описаніемъ городовъ и замѣчательныхъ въ ней мѣстъ (со включеніемъ Ладожскаго озера и монастырей Коневца и Валаама), расположеннымъ въ алфавитномъ порядкѣ; съ словаремъ и разговорами на русскомъ и финскомъ языкахъ и краткими правилами финской грамматики; съ особенно-составленной картою для путешествій по Финляндіи, дополненной маршрутами: почтовымъ, морскимъ, внутреннимъ, озернымъ и желѣзной дороги; съ изложеніемъ пароходныхъ цѣнъ и условій, и указаніемъ фарватера въ финскихъ водахъ; съ таблицею разстояній между городами и планомъ Гельсингфорса». Сочиненіе г. Л. Продается у издателя-книгопродавца Николая Григорьевича Овсянникова; цѣна 1 руб. 25 копѣекъ.

Заинтересовалъ насъ такой подробный по заглавію путеводитель! Читаемъ про Ладожское озеро. «Ладожское озеро, омывая берега губерній С.-Петербургской, Новгородской, Олонецкой и Выборгской»!.. Ой, ой! что-то не ладно... Новгородская губернія попала въ Ладожское озеро?! Далѣе. «Озеро это чрезвычайно важно для внутренней торговли, но судоходство по немъ сопряжено съ большими опасностями, по причинѣ частыхъ бурь, сильныхъ тумановъ и множества скалъ, буруновъ и песчаныхъ отмелей, тѣмъ болѣе, что послѣднія передвигаются съ одного мѣста на другое». Испугались и мы таинхъ страстей въ Ладожскомъ озерѣ. Закрыли рассказъ объ немъ и стали просматривать другія приморскія мѣстности. Къ нашему сожалѣнію, и въ нихъ всѣ тѣ же невѣрности въ описаніи, взятія Богъ знаетъ изъ какихъ источниковъ, пересыпанныя какими-то особенными поэтическими восторгамъ. Но оставимъ пока «Путеводитель по Финляндіи», и кончимъ нашу корреспонденцію; объ немъ же поговоримъ впоследствии.

А. Андреевъ.

Кронштадтъ 25 іюня. Во многихъ отношеніяхъ Кронштадтъ; необыкновенный городъ, и вотъ одна изъ характеризующихъ его особенностей, рѣзко бросающаяся въ глаза человѣку, взявшему на себя обязанность корреспондента какого нибудь журнала или газеты;

она состоитъ въ томъ, что Кронштадтъ живетъ наоборотъ общепринятому порядку. Во всѣхъ городахъ жизнь на лѣто замираетъ; городъ погружается въ какую-то особенно-сладкую, лѣтнюю дремоту, нарушаемую только передѣлкою мостовой, окраскою домовъ и вообще перестройками; Кронштадтъ же, напротивъ, именно только лѣтомъ живетъ полною жизнью. Лѣтомъ начинается дѣятельность въ гаваняхъ, въ порту, въ адмиралтействахъ; оживляется рыбный рядъ, купеческая стѣнка, лѣтній садъ, а вмѣстѣ съ этимъ оживленіемъ, процвѣтаютъ театръ, циркъ и кой-какія загородныя увеселенія.

Изъ приведеннаго выше, читатель, можетъ, подумаетъ, что у насъ нѣтъ лѣтнихъ эмиграцій, переборокъ на дачу; но такое предположеніе будетъ несправедливо; многіе коренные кронштадтскіе жители считаютъ непремѣннымъ долгомъ покинуть пыльный городъ и удалиться *ins Grüne*. Было время, когда эта лѣтняя эмиграція была доступна не многимъ богатымъ и сильнымъ міра сего; предѣлы ея были тогда весьма ограничены; коса острова Котлина и нѣкоторыя пустопорожнія мѣста Ораніенбаума застраивались, въ тѣ времена, маленькими и весьма оригинальными загородными домиками. Они представляли странную смѣсь какого-то морскаго комфорта и роскоши, съ претензіями на сельскій, деревенскій характеръ архитектуры. Надъ балконами висѣли маршизы—ни дать, ни взять похожія на корабельный тентъ; лѣстницы напоминали трапы, двери имѣли формы каютныхъ дверей, стекла въ окнахъ были маленькія, но зеркальныя, какъ-будто изъ люковъ и проч. Всѣхъ странностей добраго стараго времени не перечтешь, да и зачѣмъ, когда время это уже перешло въ такъ-называемое *доброе старое время*. Говорятъ, что бывали на такихъ домикахъ крыши изъ дорогихъ мѣдныхъ листовъ. Мало-ли что говорятъ поклонники стараго времени, вѣдь имъ вѣрить нельзя, а то пришлось бы вѣрить и тому, что рѣки тогда текли молочныя, да медовыя, и съ неба падала манна.

Самый способъ эмиграціи былъ тогда не тотъ, что теперь; бывало, какъ откроется навигація, то и начнется переборка, и потянутся изъ Кронштадта катера да бота, нагруженные мебелью, посудой, припасами и всякою рухлядью. По улицамъ города ходили стаи матросовъ, въ грязныхъ, грубыхъ голландкахъ, о которыхъ теперь и помни нѣтъ, и таскали они весь этотъ скарбъ на своихъ плечахъ, и грузили на шлюпки,—и все это отправлялось *куда слѣдуетъ*. Теперь не то: быстрые пароходы уносятъ нашихъ лѣтнихъ туристовъ, элегантно перебираются они съ небольшими европейскаго склада чемоданчиками и мѣшечками. Только одного недостаетъ у насъ, не читаютъ у насъ газетъ, не продаются онѣ на при-

станахъ вмѣстѣ съ гидами и другими дорожными книжками, а то все по европейски дѣлается.

Итакъ, элегантная часть жителей Кронштадта перебирается на дачи, такъ же, какъ это дѣлается вездѣ; между тѣмъ, лѣтомъ, городъ оживляется болѣе, чѣмъ когда нибудь, онъ наполняется иностранцами, каптейнами, матросами, агентами разныхъ коммерческихъ обществъ и компаній, конторщиками и прочъ; все это людъ дѣловой, занятой съ утра до вечера, свободный только по вечерамъ и по праздникамъ. И въ этой дѣятельности, въ этой непрестанной работѣ въ гаваняхъ и на пристани, заключается настоящій смыслъ, настоящее значеніе жизни Кронштадта. Туристы, дачники, у насъ явленіе случайное, настоящее назначеніе нашего города—работа: работа зимняя на заводахъ и въ мастерскихъ, и лѣтняя на судахъ. Кронштадтъ живеть лѣтомъ и только дремлетъ и прозябаетъ зимою.

Описаніе дачной жизни кронштадтскихъ жителей я оставлю до слѣдующаго письма; о торговой дѣятельности также говорить слишкомъ рано—она еще не опредѣлилась въ нынѣшнемъ году; ходятъ слухи, что будто бы торговля нынче идетъ вяло, что судовъ пришло меньше, чѣмъ въ прошломъ году, но все это еще только начало, и пока ничего нельзя сказать опредѣлительнаго на этотъ счетъ; за то на военныхъ судахъ, въ порту и на рейдахъ, кипитъ теперь самая оживленная дѣятельность, и врядъ ли въ нынѣшнемъ году будетъ моментъ, когда Кронштадтъ въ этомъ отношеніи представитъ болѣе жизни и движенія.

Начнемъ съ рейда; на большомъ рейдѣ стоить, во-первыхъ, корабль «Императоръ Николай I» (111 пуш. винтовый); это прекрасное судно теперь только окончательно отдѣлано; еще въ прошломъ году, знатоки любовались его необыкновенно-тщательнымъ вооруженіемъ, а удачная проба машины показала, что подъ парами онъ ходитъ хорошо, и машина его дѣйствуетъ во всѣхъ отношеніяхъ удовлетворительно. Внутренняя отдѣлка хотя и была окончена, но, въ позднее, осеннее время боялись поставить прекрасную столярную работу, и только теперь можно видѣть корабль во всемъ его блескѣ. Корабль «Императоръ Николай I» немного коротокъ, но, за исключеніемъ этой маленькой несовершенности, онъ во всѣхъ отношеніяхъ можетъ удовлетворить самаго строгаго критика. Года два тому назадъ, онъ могъ бы считаться грозной плавающей крепостью, но теперь, въ сравненіи съ броненосцами, онъ потерялъ свое высокое значеніе, хотя все-таки еще можетъ постоять за себя.

Кромѣ корабля, на рейдѣ стоятъ три большихъ паровыхъ фрегата: «Олеъ», «Свѣтлана» и «Громобой»; различные по типу постройки

всѣ три замѣчательны, недавно совершенными продолжительными и интересными плаваніями. «Свѣтлана», пришла 20 іюня изъ Китая, гдѣ она находилась въ эскадрѣ контръ-адмирала Лихачева. Читатели Сборника знаютъ исторію «Свѣтланы» и намъ незначѣмъ говорить о плаваніяхъ этого фрегата и его постройки; скажу только, что онъ красивъ, какъ и всегда, весь черный, безъ полосы, съ пушечными бортами, покрашенными внутри бѣлою краской, что придаетъ ему особенно-кокетливый видъ. Корма нѣсколько портитъ фрегатъ, она тяжеловата и неуклюжа; впрочемъ, это общій недостатокъ всѣхъ судовъ, построенныхъ во Франціи. Внутри фрегата чрезвычайно чистъ, и во всемъ видны тѣ морскія привычки, которыя пріобрѣтаются только въ дальнихъ и серьезныхъ морскихъ кампаніяхъ. Послѣдній переходъ изъ Киля фрегатъ сдѣлалъ въ 10 дней, онъ все время шелъ подъ парусами, почти съ постояннымъ противнымъ вѣтромъ. Офицеры, долго прожившіе въ Китаѣ и Японіи, привезли съ собою кучу маленькимъ бездѣлушекъ, — пріятныхъ воспоминаній о далекихъ и еще чудныхъ для насъ странахъ крайняго Востока. Изъ морскихъ новинокъ я видѣлъ на «Свѣтланѣ» два ботика, китайскій и вается малайскій. Китайскій ботикъ напоминаетъ нашъ рѣчной яликъ, только онъ гораздо шире ялика. На такомъ ботикѣ живетъ бѣдный китаецъ перевозчикъ; подъ бакомъ ботика устроена небольшая каюта, гдѣ хранится все его хозяйство, а корма закрывается чѣмъ-то въ родѣ киботки, и тутъ-то живетъ иногда цѣлое семейство. Кромѣ китайскихъ рѣдкостей и ботиковъ, на фрегатѣ есть еще пассажиры: кенгуру, какіе-то неизвѣстные звѣрки, попугаи, каваду и другія птицы. Кенгуру сдѣлались совсѣмъ ручными и очень забавно скачутъ по палубѣ. Фрегатъ «Свѣтлана» ожидаетъ смотра, которымъ вѣроятно окончится его продолжительная кампанія.

«Олегъ» и «Громобой» пришли 27 и 28 мая; они возвратились изъ Средиземнаго моря, и ихъ послѣднее плаваніе изъ Киля было совершенно благополучно и очень скоро. На этомъ пути фрегатъ «Олегъ» посчастливилось оказать услугу, ставшему на мель у Стеньшхера, англійскому пароходу *Царь*. Вотъ какъ описываетъ этотъ случай наша мѣстная газета: «Туманъ продолжался до 9 часовъ слѣдующаго утра; когда онъ прочистился, открылся островъ Стеньшхеръ; по немъ опредѣлились, снялись съ дрейфа и прибавили прусовъ. Подойдя ближе къ острову, около него замѣтили на мели англійскій винтовый пароходъ *Царь*. Тотчасъ же опять легли въ дрейфъ, опустили шлюпку, послали ее сдѣлать промѣръ, чтобы узнать можетъ ли подойти фрегатъ и узнать какую помощь можно оказать терпящимъ бѣдствие. Капитанъ парохода

просилъ прислать барказъ съ верпомъ и кабельтовымъ и людей для работы по облегченію парохода, что разумѣется было тотчасъ же исполнено. На предложеніе командира фрегата «Олеги» развести пары и тащить пароходъ съ мели, шкиперъ парохода *Царь* просилъ подождать и отложить это средство до слѣдующаго утра, надѣясь этимъ временемъ облегчить носъ парохода и тѣмъ избѣжать сильныхъ поврежденій. Условившись такимъ образомъ, съ парохода продолжали дѣятельно выкидывать за бортъ уголь, которымъ онъ былъ нагруженъ. Между тѣмъ, фрегатъ лежалъ въ дрейфѣ, съ него послали катеръ за пассажирами, которые сами изъявили желаніе перебраться на фрегатъ, и другую шлюпку, сдѣлать болѣе обстоятельный промѣръ и приготовить буйки, на случай если бы пришлось фрегату подойти къ пароходу для поданія помощи. Къ ночи барказъ вернулся на фрегатъ, оставивъ на пароходѣ людей и кабельтовы, а фрегатъ снялся съ дрейфа, привелъ и подъ малыми парусами сталъ удаляться въ море. Въ полночь, во время отсутствія фрегата, пароходъ *Царь* благополучно снялся съ мели и пошелъ отыскивать фрегатъ, на которомъ между-тѣмъ разводили пары. Въ 4 часа утра пароходъ догналъ фрегатъ; шкиперъ самъ пріѣхалъ благодарить командира за оказанное ему пособіе и объявилъ, что оставилъ у Стеньшера фрегатскій верпъ съ кабельтовымъ. Людей перевезли; пассажиры также частью переѣхали на пароходъ, другіе же предпочли окончить путешествіе на военномъ фрегатѣ. «Олеги» вернулся къ Стеньшеру, досталъ верпъ и кабельтовъ и въ 10 часу утра (это было уже въ воскресенье), поставилъ марсели, брамсели, фокъ и съ попутнымъ вѣтромъ пошелъ по 12 узловъ въ часъ. Вѣтеръ, хотя все еще попутный, началъ стихать, прибавили парусовъ и наконецъ вечеромъ, подъ лиселями, передъ самымъ спускомъ флага, добрались до Кронштадта.»

Дѣло это не кончилось тѣмъ, гг. Миллеръ и К^о., на имя которыхъ быть адресованъ пароходъ *Царь*, написали письмо на имя капитана Андреева, благодарили его за великодушную помощь и просили принять 500 руб. серебромъ для раздачи нижнимъ чинамъ фрегата. Капитанъ Андреевъ, разумѣется, отказался отъ этихъ денегъ, и гг. Миллеръ и К^о послали ихъ въ Лондонъ, въ кассу тамошняго благотворительнаго общества для вспоможенія бѣднымъ морякамъ.

4 и 5 іюня коммисія подъ первенствомъ контръ-адмирала Кузнецова производила подробный смотръ фрегатамъ «Олеги» и «Громобой»; вѣроятно донесеніе коммисіи будетъ напечатано, а потому я воздержусь отъ описанія самаго смотра, а скажу нѣсколько словъ

о толкахъ, возбужденныхъ фрегатами въ нашихъ морскихъ кружкахъ. Артиллерійское ученіе шло особенно хорошо, на всѣхъ трехъ судахъ; я говорю также и о корветѣ «Гридень», потому что и ему дѣлала смотръ таже коммисія. Паруснымъ ученіемъ вообще занимались немного, но за то очень подробно осмотрѣли состояніе судовъ во всѣхъ другихъ отношеніяхъ; смотрѣли десантъ, пожарный инструментъ и проч. Пожарные инструменты, какъ говорятъ найдены были не вездѣ въ совершенно-удовлетворительномъ состояніи. Въ заключеніе о фрегатахъ должно сказать, что «Олеги» это одно изъ тѣхъ прекрасныхъ новыхъ судовъ, которыми по справедливости могутъ гордиться наши строители, а «Громобой» это типъ прежнихъ винтовыхъ фрегатъ англійской постройки. Говорятъ, что въ Портсмутѣ лодочники и перевозчики говорили: «that is a fine frigate like inglishe» (вотъ славный фрегатъ точно англійскій), а про «Олеги» говорили они «oh this Janky's fascion» (а вотъ это американская мода), и дѣйствительно фрегатъ «Олеги», вѣроятно отъ долгаго сотоварищества съ фрегатомъ «Генераль-Адмиралъ», принялъ какой-то общій съ нимъ характеръ.

Наконецъ, послѣднія суда, стоящія на большомъ рейдѣ, это корветъ «Гридень» и пароходъ-фрегатъ «Рюрикъ», занимающій теперь постъ дальней брандвахты. «Гридень», какъ и всѣ корветы, съ машинной высокаго давленія, но, несмотря на это, содержится чисто и по морскому, какъ слѣдуетъ судну, плававшему 4 года въ моряхъ и океанахъ обоихъ полушарій. Я уже сказалъ, что на смотрѣ онъ отличился особенною отчетливостію артиллерійскаго ученія и полнымъ знаніемъ, выказаннымъ при этомъ случаѣ его прекрасной командой; жаль только, что перемена климата, а можетъ быть и черные сухари, на которые съ радостію навинулись наши матросики, можетъ быть даже невская вода—не знаю что,—но я слышалъ, что на корветѣ «Гридень» много больныхъ; говорятъ, во время смотра, у него недоставало 20 человѣкъ изъ лучшихъ марсовыхъ.

Прощаясь съ большимъ рейдомъ, не могу не сказать нѣсколькихъ словъ о шлюпкахъ, которыя безпрестанно снуютъ подъ парусами, бороздя вдоль и поперекъ прѣсныя воды нашего рейда. Кромѣ шлюпокъ съ судовъ, стоящихъ на рейдѣ, безпрестанно выѣзжаютъ кататься шлюпки нашего малаго *Кронштадтскаго яхтъ-клуба*,—все это вмѣстѣ очень оживляетъ рейдъ. Кстати о маломъ Кронштадтскомъ яхтъ-клубѣ: такъ иногда называютъ у насъ здѣсь флотилію барказовъ, ботиновъ и катеровъ, о которой такъ много говоритъ «Крон. Вѣст.» и которая, сказать по правдѣ, еще мало чѣмъ себя заявила. Ботики и барказы выѣзжаютъ кататься ежедневно, но они отдѣльно гарцуютъ по рейду и еще ни разу не собирались для

гонки. Вѣстникъ приглашаетъ С.-Петербургскій рѣчной яхтъ-клубъ, принять участіе въ этихъ катаніяхъ и будущихъ гонкахъ; именно теперь, вѣжется намъ, хорошо-бы было соединиться, и рѣчному яхтъ-клубу, и нашимъ кронштадтскимъ шлюпкамъ, и шлюпкамъ съ отряда стоящаго на рейдѣ. Говорятъ, что шлюпки съ фрегата «Олегъ» заслужили въ Средиземномъ морѣ завидную извѣстность,—интересно было бы состязаться съ ними. Можно опасаться только, что не подорвало-ли несостоявшееся пари г. Романова довѣріе членовъ рѣчнаго яхтъ-клуба къ морякамъ; пожалуй, это помѣшаетъ ботикамъ рѣчнаго яхтъ-клуба посѣтить нашъ большой рейдъ, который право очень интересенъ въ настоящую минуту.

На маломъ рейдѣ стоитъ пароходо-фрегатъ «Смѣлый», онъ пойдетъ въ Штетинъ за японскимъ посольствомъ. Въ Лондонѣ японцы имѣли большой успѣхъ; они и сами, по видимому, интересуются всѣмъ европейскимъ, и въ особенности морскими сооруженіями. На восточномъ рейдѣ стоятъ яхты и пароходы; тамъ долго стояла «Забава», яхта Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексѣя Александровича; теперь она ушла въ Гельсингфорсъ, гдѣ будетъ ожидать Ихъ Высочество Великихъ Князей Алексѣя Александровича и Николая Константиновича. Тамъ, вѣроятно, опять подыметъ на ней флагъ свой Свѣты Е. И. В. контръ-адмиралъ Посыетъ, и опять сформируется та хорошенькая эскадра, которую еще въ прошломъ году такъ любовались наши моряки.

Осмотрѣвши все на рейдахъ, посмотримъ на гавани, тамъ также есть о чемъ поговорить. Въ половинѣ іюня вышли изъ доковъ наши новыя суда: клипера «Алмазъ» и «Жемчугъ» вышли 12-го, а фрегаты «Пересвѣтъ» «Александръ Невскій» и «Дмитрій Донской» 16-го іюня. Едва успѣли они выдти, какъ закипѣла на нихъ работа: клипера уже поставили мачты, «Дмитрій Донской» также, на дняхъ вѣроятно и другіе послѣдуютъ ихъ примѣру. Всѣ три фрегата очень красивы, и знатоки затрудняются кому дать пальму первенства; однимъ нравится «Дмитрій Донской», а другіе находятъ, что «Пересвѣтъ» лучше. Работы на фрегатахъ «Дмитрій Донской» рѣшительно ушли впередъ, внутри онъ почти готовъ; трюмъ въ такомъ состояніи, что хоть сейчасъ можно начать загрузку. Машина вся на мѣстѣ, ожидали только выхода изъ дока, чтобы окончательно скрѣпить ее съ фундаментами и подкладками. На «Александръ Невскій» на дняхъ привезли машину и котлы съ завода Г. Берда и теперь приступили къ погрузкѣ главныхъ частей механизма. Въ какомъ состояніи находится машина фрегата «Пересвѣтъ», я не знаю, но вѣроятно и она будетъ скоро готова. Кстати о фрегатахъ: передъ самымъ выходомъ ихъ изъ дока на «Дмитрій Донской» и «Александръ

Невскій» привезли носовыя фигуры, работы нашего заслуженнаго профессора Пименова. Фигуры съ украшеніями ставили на мѣсто въ присутствіи самого художника; они вышли очень эффектны и какъ нельзя лучше припились по красивымъ обводамъ фрегатовъ. Описывая эти фигуры, «Крон. Вѣст.» сдѣлалъ очень забавную ошибку, и я, какъ кронштадтскій житель и постоянный читатель этой газеты, считаю долгомъ указать на нее; дѣло въ томъ, что по словамъ «Крон. Вѣст.», «Александръ Невскій» изображенъ въ тотъ моментъ, когда онъ готовится въ бой; но это ошибка: фигура князя, напротивъ, изображаетъ невскаго героя, веладывающимъ мечъ свой въ ножны и благодарящимъ Всевышняго за дарованную побѣду. Не знаю, какимъ образомъ вкратася эта ошибка въ нашу уважаемую газету; по моему мнѣнію, въ жестѣ руки на рукояткѣ меча сомнѣваться нельзя, — онъ отчетливо и вѣрно выраженъ художникомъ; вѣроятно, рука была не на мѣстѣ, когда писалось морское обозрѣніе.

Клипера «Алмазъ» и «Жемчугъ» также много подвинулись по столярнымъ и плотничнымъ работамъ; главныя части ихъ механизмовъ были погружены еще въ докѣ, и теперь на водѣ ихъ начнутъ укрѣплять и собирать окончательно. Клиперъ «Всадникъ», машина котораго такъ неудачно испытывалась въ теченіе всего прошедшаго лѣта, теперь три раза пробовалъ механизмъ на швартовахъ. Первые двѣ пробы неудались, но за то послѣдняя, происходившая 18 числа, была довольно удачна; при 15 фунтахъ давленія пара, винтъ дѣлалъ 48, 50 и даже до 60 оборотовъ въ минуту. Однако же, специалисты не считаютъ эту пробу окончательною и удовлетворительною, тѣмъ болѣе, что въ первый разъ дѣло шло такъ плохо; говорятъ, что необходимо болѣе положительное и серьезное испытаніе. Агенты Бьернеборгскаго механическаго завода, какъ кажется, сильно приуныли, но морское вѣдомство было такънисходительно къ нимъ, что имъ приходится только пенять на свое неспусство. Бьернеборгскій заводъ хотя и финляндскій, но у него, также какъ и у насъ, вышетъ первый блинъ комомъ; жаль только, что блинъ то этотъ стоить 149 т. руб. сер.

Большой докъ (крестъ-каналъ) и два малыхъ плавучихъ дова заняты теперь винтовыми лодками, дѣлаютъ на нихъ вырубкн, да проконапачиваютъ подводную часть. Одна только винтовая лодка «Осетръ» вошла въ докъ съ особенною цѣлью: къ ней приспособляютъ цѣлую систему рулей, одинъ за кормой, другой поворотный на особенно-устроенномъ желѣзномъ форштевнѣ, и по-два съ каждой стороны съ боку, нѣсколько ближе къ кормѣ и носу, чѣмъ къ серединѣ. Эти рули дѣлаются по проэку Свпты Е. И. В. контръ-

адмирала Бутакова; всѣ они будутъ обращаться заразъ, задніе на штурвалѣ, а передніе на особенно для того устроенномъ шпилѣ. Все это дѣлается съ тою цѣлью, чтобы уничтожить циркуляцію при поворотѣ и дать возможность лодкѣ поворачиваться на пяткѣ. Въ эволюціяхъ паровыхъ судовъ такой поворотъ имѣетъ огромное значеніе.

На мортоновомъ элингѣ вытащенъ винтовой корветъ «Медвѣдь»; съ него сняли цинковую обшивку и машину; корветъ готовится подъ блокшивъ для внутренней брантвахты. Какъ ни кричали у насъ противъ этихъ сосновыхъ корветовъ, но на дѣлѣ оказываются они очень крѣпкими судами. Вся подводная часть обшивки корвета совершенно здорова и свѣжа, вырубки сдѣланы только около кингстоновъ и гальюнныхъ трубъ.

На большомъ гидравлическомъ докѣ вытащено множество старыхъ флашкоутовъ и грузовыхъ баржъ.

Гавани по прежнему продолжаютъ углублять, и грязныя машины (такъ называютъ у насъ землечерпательныя машины), безпрестанно работаютъ, а пароходы постоянно таскаютъ флашкоуты съ иломъ и грязью; все это даетъ гаванямъ дѣятельный и оживленный видъ. Въ средней гавани передѣлывается за-ново кранъ, и въ настоящее время оканчивается его вооруженіе. Петровская пристань и два маленькихъ домика, построенныхъ около нея для гребцовъ и офицеровъ, постоянно полны народомъ; шлюпки безпрестанно пристаютъ или отваливаютъ, а въ маленькой кофейнѣ пьютъ кофе, закусываютъ, курятъ и читаютъ газеты. Самая площадь передъ пристанью въ настоящее время вся изрыта: около монумента Петра Великаго, между арсеналомъ и Усть-канавой разводится паркъ, но пока натяганы только зеленныя палки, около которыхъ растутъ прутья—будущія тѣнистыя липы; когда-то все это вырастетъ, когда-то позеленѣетъ, а пока видъ не очень хорошъ.

Скажу нѣсколько словъ о театрѣ и другихъ нашихъ лѣтнихъ увеселеніяхъ. Театръ процвѣталъ въ послѣднее время, и хотя на немъ рѣдко играли, но за то всякій разъ собиралось много публики. Да иначе и быть не могло: играли артисты Императорскихъ театровъ и наконецъ труппа артистовъ-любителей, надѣлавшая такъ много шуму въ Петербургѣ. Г-жа Спорова рѣшительно приобрѣла здѣсь многочисленныхъ поклонниковъ своего совершенно-оригинальнаго таланта. Г-жи Милова, Квадри и Бибикова также имѣли большой успѣхъ. Г-нъ Квадри выказалъ замѣчательное дарованіе отличнаго комика. Въ первый разъ въ *Грозѣ* (драма г-на Островскаго), появленіе г-жи Споровой было настоящимъ триумфомъ; зрители были очарованы ея простой, безыскусственной, не рутинной см.

манерой. Въ роляхъ Офеліи (сцена изъ «Гамлета»), г-жа Спорова была очень недурна, но все таки самая сцена неудалась, вопервыхъ музыка сбилась и испортила первоначальное впечатлѣніе, а вовторыхъ, самая роль черезъ-чуръ трудна по средствамъ артистки; можетъ быть ей рано приниматься за трагедію; я недостаточно театралъ, чтобы взять на себя смѣлость окончательно рѣшить этотъ вопросъ. Маленькіе водевили идутъ у артистовъ-любителей безукоризненно хорошо. Представленія артистовъ Императорскихъ театровъ были заманчивы талантомъ г-жи Прокофьевой и маленькими комическими танцами въ антрактахъ, въ которыхъ, между прочимъ, г-нъ Стуколкинъ принималъ участіе. Вообще въ послѣднее время представленій было немного, но они всегда удавались. Слѣдующее мѣсто за театромъ принадлежитъ цирку г-на Турньера; тутъ представленія такихъ артистовъ, какъ сами г-нъ и г-жа Турньеръ, не могутъ не привлекать публики. Слоны—рѣдкость въ Кронштадтѣ, второй разъ посѣщающій нашъ островъ, какъ и слѣдовало ожидать, имѣетъ также большой успѣхъ. Иностранцы, и въ особенности каптейны, очень любятъ циркъ, и потому лѣтомъ онъ всегда у насъ процвѣтаетъ; въ циркѣ даютъ по три представленія въ недѣлю, и сборы бывають недурны, въ особенности въ воскресенье. За городомъ на двухъ дачахъ почти ежедневно играетъ музыка; дача купца Осетрова, арендуемая Шварцемъ, бывшимъ экономомъ кронштадтскаго морскаго собранія, особенно заманчива для публики; жаль только, что дурныя погоды мѣшаютъ загороднымъ гуляньямъ; я слышалъ, что на этихъ дачахъ будутъ устроиваться загородныя балы на манеръ нѣмецкихъ, что, вѣроятно, очень понравится иностранцамъ.

Петербургскіе пожары нагнали и у насъ страху, и у насъ также скоблили, рубили и мыли мыломъ заборы, ходили патрули, забирали подозрительныхъ людей и принимали прочія предохранительныя мѣры. Теперь страхъ этотъ проходитъ, несмотря на то, что и у насъ былъ пожаръ, но онъ такъ ловко и быстро былъ потушенъ, что жители рѣшительно успокоились. Въ доказательство того, какъ хорошо дѣйствовала наша пожарная команда, достаточно сказать, что загорѣлся деревянный сарай и конюшни, посреди довольно-обширнаго двора, заваленнаго, въ буквальныймъ смыслѣ, старыми ящиками изъ подъ товаровъ, бочками, корзинками, стружками и щепкою; казалось бы, что все это мѣсто должно обратиться въ одинъ огромный костеръ, но сгорѣлъ одинъ только сарай, его разобрали по частямъ, залили горящіе бревна, и тѣмъ и кончилось все дѣло. Одинъ только разъ страхъ пожаровъ надѣлалъ у насъ тревоги,—это было въ театрѣ, во время представленія артистовъ-

любителей. Два мальчика подрались на верху, ихъ бѣготня по лѣстницамъ напугала всѣхъ, все разомъ поднялось и у дверей началась давка. Крон. Вѣст. подробно описываетъ этотъ случай; его описаніе было перепечатано цѣликомъ во всѣхъ газетахъ, и потому не считаю нужнымъ повторять его.

Въ заключеніе, не могу не сказать о грустномъ чувствѣ, возбужденномъ у насъ отъѣздомъ Е. И. В. Генераль-Адмирала. Кронштадтъ понялъ, какъ много теряетъ онъ съ отъѣздомъ Его Высочества; особенно грустятъ моряки, они привыкли видѣть своего Генераль-Адмирала, привыкли къ его заботамъ о флотѣ и сильно чувствуютъ свою потерю. Первые изустные слухи о телеграмахъ Варшавы поразили ужасомъ всѣхъ; но теперь, когда дѣло обошлось такъ благополучно, на всѣхъ лицахъ видна непритворная радость. Здѣсь любятъ Великаго Князя и чувствуютъ его отсутствіе—въ особенности на судахъ, возвратившихся изъ дальняго похода, жалѣютъ, что не могли проститься съ Нимъ.

Къ этой корреспонденціи редакція Мор. Сб. долгомъ сочла присоединить помѣщенную въ Кр. Вѣстн. № 50, отъ 28 іюня, выписку изъ письма изъ Варшавы, писаннаго съ разсказа очевидца, довольно близкаго свидѣтеля послѣднихъ событій въ Варшавѣ.

«Великій Князь Намѣстникъ, съ Августѣйшею Супругою, прибылъ въ Варшаву въ 5 часовъ вечера 20 іюня; улицы города были наполнены народомъ, встрѣча была привѣтлива. Ихъ Высочества прямо изъ дебаркадера отправились въ *Лозенки*, гдѣ, въ присутствіи ихъ, отслуженъ былъ молебенъ, потомъ они переехали въ *Бельведерскій дворецъ*. На другой день, Е. И. В. Великій Князь Генераль-Адмиралъ принималъ военныхъ и гражданскихъ чиновъ, посѣщалъ соборы, а вечеромъ былъ въ театрѣ. Вотъ здѣсь то и произошла та катастрофа, о которой намѣренъ разсказать вамъ подробно, тѣмъ болѣе, что мнѣ удалось слышать разсказъ одного изъ очевидцевъ этой страшной драмы, окончившейся такъ благополучно для насъ.

«Въ тотъ вечеръ давали «Страделлу», оперу Флотова, на польскомъ языкѣ. Публики было довольно много, только въ бель-этажѣ многія ложи оставались не занятыми. Послѣ 2-го дѣйствія, Великій Князь, недождавшись конца, вышелъ изъ театра; коляска Его Высочества была подана подъ длинную, крытую и освѣщенную галерею театрального подъѣзда. Великаго Князя сопровождали гг. оберъ-полицеймейстеръ города, адъютантъ Его Высочества, кап.-лейт. князь Ухтомскій, адъютантъ графа Лидерса, баронъ Бремзенъ, и еще нѣкоторые другія лица. Подъ арками галереи не было почти никого, два или три полицейскихъ служителя и какія то проходящія личности. Великій Князь сѣлъ первымъ въ коляску и, какъ обыкновенно,

съ лѣвой стороны экипажа; князь Ухтомскій садился съ другой стороны; экипажъ былъ готовъ тронуться, какъ вдругъ къ коляскѣ подходитъ какой то неизвѣстный человѣкъ; онъ направляется къ сторонѣ Великаго Князя, наклонившись впередъ и держа что-то обѣими руками, какъ бы желая подать просьбу. Его Высочество подается впередъ, высунувшись немного изъ экипажа, на встрѣчу незнакомцу. Подойдя къ коляскѣ, незнакомецъ прикладываетъ обѣ руки въ плотную къ лѣвому плечу Великаго Князя; что-то блеснуло въ его рукахъ, затѣмъ, тотчасъ же, раздается выстрѣлъ, и Великій Князь падаетъ назадъ, на только что успѣвавшего опуститься князя Ухтомскаго. Крики «лови, держи», моментально вырываются у многихъ; злодѣй бросаетъ пистолетъ, отскакиваетъ въ сторону и, опустивши внизъ голову и согнувшись впередъ, бѣжитъ, надѣясь укрыться отъ преслѣдованія. Его, однакоже, схватили; одному изъ полицейскихъ служителей удалось поймать его за руку, а баронъ Бремзентъ схватилъ его за воротникъ и галстухъ и крѣпко скрутилъ его въ рукахъ.

«Между тѣмъ, въ коляскѣ и около экипажа всѣ находятся въ смятеніи и ужасѣ. Великій Князь опомнился одинъ изъ первыхъ: «Я ничего не чувствую, кромѣ ушиба», сказалъ онъ. Его вывели изъ коляски и повели по лѣстницѣ въ *salle d'attente* (гостиной) Императорской ложи. Потеря крови и впечатлѣнія этой ужасной сцены потрясли его нервную натуру; не смотря на все присутствіе духа и желаніе скрыть страданія, онъ нѣсколько разъ ослабѣвалъ. Въ гостиной Императорской ложи, князь Ухтомскій, послѣдовавшій за Его Высочествомъ, помогъ раздѣться Великому Князю; тотчасъ же позвали мимо-проходящаго военного врача, и осмотрѣли рану. Вскорѣ пріѣхалъ докторъ Боголюбовъ. Оказалось, что пуля пробila пальто въ двухъ мѣстахъ; оно было толстое, драповое и надѣто было не застегнувшись, а запахнувшись подъ на полу. Подъ пальто пуля встрѣтила эпюлетъ (*), оторвала двѣ нити, запуталась въ ихъ канители и, вмѣстѣ съ нею, пробивши сортукъ, галстухъ и рубашку, достигла плеча, почти противъ середины лѣвой ключицы; она сдѣлала рану вскользь, въ $\frac{1}{4}$ дюйма глубиною, съ порванными краями, но не повредивши ни кости, ни костной плевы, обезсиленная опустилась внизъ, откуда и вывалилась изъ подъ рубашки. Когда все это объяснилось, Великій Князь перекрестился... «Богъ спасъ!» какъ выразился Онъ въ своей депешѣ. Послали за каретой и конвоемъ.

«Пока все это происходило въ гостиной Императорской ложи,

(*) Великій Князь былъ въ эпюлетахъ, въ мундирѣ гатчинскаго кирасирскаго полка, только что пожалованнаго ему Государемъ Императоромъ.

г. оберъ-полиціймейстеръ приказалъ остановить представленіе, остановить зрителей, сдѣлать осмотръ и арестовать нѣсколько подозрительныхъ личностей, бывшихъ тутъ. Великій Князь, узнавши объ этомъ приказаніи, хотѣлъ его отмѣнить, но было уже поздно. Другой адъютантъ Его Высочества, графъ Комаровскій, былъ посланъ въ Бельведерскій дворецъ, для того, чтобы предупредить всякую возможность извѣщенія Великой Княгини Александры Іосифовны, о случившемся въ театрѣ. Великій Князь хотѣлъ Самъ лично рассказать обо всемъ Ея Высочеству. Хотѣли тотчасъ-же сдѣлать депешу въ Петербургъ, но Великій Князь желалъ Самъ написать ее, и потому это дѣло было отложено до пріѣзда въ Бельведерскій дворецъ.

«Въ первыя минуты ужасъ и отвращеніе овладѣли всѣми присутствующими при видѣ преступника, который тотчасъ-же сознался въ своемъ преступленіи и сказалъ, кромѣ того, что и въ графа Лидерса онъ стрѣлялъ; его тотчасъ-же обыскали и нашли на немъ другое оружіе—кинжалъ. Пистолетъ былъ поднятъ, онъ оказался совершенно новымъ револьверомъ, работы мастера Беккера въ Варшавѣ, офицерскаго образца. Заряженъ онъ былъ пятью коническими пулями, шестая выпала изъ подъ рубашки Великаго Князя, обогрѣнная Его кровью, изцарапанная канителью эполета и нѣсколько расплюснувшаяся снизу при выстрѣлѣ. Имени своего злодѣй сказывать не хотѣлъ, но объявилъ, что хотѣлъ убить намѣстника, кто бы онъ ни былъ. Такой страшный фанатизмъ, такое непостижимое озлобленіе противъ незнакомаго ему человѣка, пріѣхавшаго съ самыми лучшими намѣреніями, представляетъ какое то нечеловѣческое, чудовищное явленіе. Преступника подъ карауломъ свезли въ цитадель; тамъ онъ сознался, что его зовутъ *Людвикомъ Ярошинскимъ*, что онъ портной подмастерье. Ярошинскому отъ роду 22 года, онъ невысокъ ростомъ и некрасивъ собою, съ толстыми, масляными, сластолюбивыми губами, дерзкимъ и кажимъ то сонливимъ выраженіемъ лица и глазъ. Въ первое время ареста его начало тошнить; думали, что онъ отравленъ и дали ему парнаго молока, тогда его вырвало. Въ цитадели его посадили въ отдѣльную комнату, гдѣ онъ скоро заснулъ, или притворился спящимъ; когда пришла очередь вести его къ допросу, пришлось будить его, и онъ, сонный, явился предъ слѣдственной комиссіей. Его уличили въ неправдѣ показаній на счетъ покушенія на убійство графа Лидерса и доказали, что настоящій преступникъ схваченъ и что его зовутъ *Кебикъ Ремингъ*.

«Между тѣмъ, Великій Князь съ Своею свитой возвратился въ Бельведерскій дворецъ; Самъ Онъ и графъ Комаровскій такъ хорошо

приняли всѣ мѣры предосторожности, что ни Великая Княгиня, ни кто изъ окружавшихъ Ее не знали о недавней опасности, висѣвшей надъ головой Ея Августѣйшаго Супруга. Она спокойно читала исторію Польши, когда Великій Князь, успѣвшій умыться и переодѣться, вошелъ къ Ней и рассказалъ о случившемся. Мужественно и съ твердостью перенесла Она это извѣстіе. Тогда Великій Князь написалъ ту депешу, отъ 21 іюня въ 11 ч. 15 м. вечера, которую, вѣроятно, вы всѣ читали. Въ первомъ часу Великій Князь легъ въ постель, чувствуя легкую лихорадку. Въ постелѣ онъ диктовалъ письма и дѣлалъ различныя распоряженія; а на другой день, совершенно бодрый, принималъ государственный совѣтъ, муниципальный совѣтъ и кредитное общество. До сихъ поръ Великій Князь еще не выходитъ; лихорадочное состояніе, хотя и слабое, не совсѣмъ еще прошло, но рана, благодаря Бога, не представляетъ никакой опасности.

«Говорятъ, что преступникъ *Кебикъ Реминъ*, стрѣлявшій въ графа Лидерса, самъ написалъ свое имя и совершенное имъ злодѣйство на одномъ изъ заборовъ отдаленной части города. Около театра найденъ другой, нѣсколько подержанный, пистолетъ, совершенно такой-же, какъ и брошенный Ярошинскимъ; найденъ также и другой кинжалъ.»

С. - ПЕТЕРБУРГЪ, 26 іюня. Нынѣшняя весна и начало лѣта нисколько непохожи на прочія, намъ памятыя прежнихъ годовъ; холода, дожди и пожары совершенно извратили нашу обыденную жизнь, — все какъ-то ненормально, неестественно; даже обычные путешествіи наши за границу не обычнымъ путемъ пустились въ свои странствованія, измѣнили пароходамъ, измѣнили морю и покатали на западъ по петербурго - варшавской чугункѣ. Эта же злая чугунка унесла отъ насъ въ Варшаву и нашего высокаго начальника. Да пошлетъ Ему Богъ успѣха въ трудахъ Его, и да обратится къ Нему сердца польскія!

Одна Нева наша по прежнему величаво течетъ въ своихъ гранитныхъ берегахъ, какъ бы напоминая собою, что все временно, все преходяще: По старому, изъ странъ далекихъ прибѣжали пароходы къ ея набережнымъ; по старому лѣсъ мачтъ выросъ на протяженіи рѣки отъ Горнаго корпуса до Николаевского моста, вдоль Васильевско - островской набережной, и по старому, англійская и ново-адмиралтейская набережныя покоять красивыя яхты, пароходы и канонирскія лодки морскаго вѣдомства. Новичкомъ между послѣдними явилась только одна броненосная лодка «Опытъ», спущенная

на воду прошлой осенью и теперь совсѣмъ вооруженная. Новинки на Невѣ этимъ и ограничиваются, если не считать красавицу—желѣзную винтовую шкуну «Алеутъ» которую рѣка приняла на свои свѣтлыя воды: она спущена 9 іюня, съ верфи г. Берда, гдѣ строилась подъ наблюденіемъ корабельн. инженера подпоручика Прохорова. По старому, за Николаевскимъ и Дворцовымъ мостами дѣятельность на рѣкѣ раздѣляютъ съ утлыми аlickами красныя рѣчные пароходы, какъ-то особенноусердныя нынѣшнимъ лѣтомъ, что весьма много оживляетъ Неву. Помимо правильнаго сообщенія съ островамъ содержамаго этими пароходами, они весьма дѣятельно занимаются буксированіемъ различныхъ судовъ, приходящихъ въ столицу сверху рѣки. Судовъ этихъ, по свѣдѣніямъ по 1 іюня, пришло уже до 3139, съ грузомъ хлѣба, сала, пеньки, желѣза, дровъ и проч., на сумму до двухъ милліоновъ рублей. Но съ накопленіемъ этихъ судовъ стали появляться на рѣкѣ и случаи пожаровъ. Такъ, 20 іюня загорѣлись у берега Малой Охты, противъ Калашниковой пристани, четыре барки зубцовскаго купца Некрасова, съ пенькою и саломъ; одна изъ нихъ совершенно сгорѣла, двѣ обгорѣли и затоплены и одна—съ саломъ—затоплена. Рѣчныя пожарныя баржи и городскія пожарныя команды, вспомошествоемыя мѣстными обывателями, остановили пожаръ весьма скоро; но убытку понесено владѣтелями грузовъ и судохозяевами болѣе, чѣмъ на 100 000 рубл. серебр. Полиція открыла, что причиною пожара былъ проходившій около каравана пароходъ купца Громова, неимѣвшій на трубѣ сѣтки. Вылетѣвшею изъ трубы искрою онъ зажегъ барки и причинилъ пожаръ. По распоряженію городского начальства, отнынѣ всѣ трубы пароходовъ должны непременно имѣть сѣтки. Но такъ-какъ распоряженіе это существовало и прежде, слѣдовательно только невниманіе къ нему произвело вышеописанное несчастіе.

Къ послѣднимъ распоряженіямъ правительства къ безопасному плаванію и порядку по рѣкѣ, слѣдуетъ отнести также: 1) инструкцію командиру брантвахты большаго невскаго фарватера (М. Сб. № 6, распор. прав., стр. 55), которою должны руководствоваться и командиры брантвахтъ Средней и Малой Невы и плавучихъ маяковъ Большаго и Елагинскаго фарватеровъ; и 2) учрежденіе комитета объ организаціи рѣчной полиціи; отъ флота въ этомъ комитетѣ участвуютъ капитанъ 1 ранга Угла и капитанъ-лейтенантъ Вакалягинъ.

Въ воскресенье, 24 іюня, въ 12 часовъ дня, въ С.-Петербургскомъ Адмиралтейскомъ соборѣ въ присутствіи управляющаго министерствомъ и всѣхъ чиновъ морскаго вѣдомства, оберъ-священ-

никъ арміи и флота Кутневичъ совершалъ благодарственное Господу Богу молебствіе съ колѣнопреклоненіемъ, о спасеніи жизни Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Генераль-Адмирала Константина Николаевича.

Отъ другаго корреспондента. Не знаю, можно-ли теперь жаловаться на пароходныя сообщенія Петербурга съ окрестностями; въ особенности, если сравнивать ихъ съ тѣми, которыя существовали здѣсь лѣтъ десять тому назадъ, и не вспоминать при этомъ о рѣчныхъ пароходныхъ сообщеніяхъ всей остальной Европы и Америки? Тамъ рѣчные пароходы вошли въ кровь и плоть народовъ, сдѣлались давно уже жизненною потребностію, при отсутствіи которой немислимъ прогрессъ обитателей рѣки. У насъ дѣло другое,—еще и теперь встрѣчаются десятки лицъ, предпочитающихъ путешествовать по окрестностямъ въ дилижансахъ, вовсе не потому, чтобы это было для нихъ удобнѣе, а только на основаніи привычки, на основаніи взгляда, по которому пароходы далеко еще не кажутся имъ естественнымъ средствомъ сообщенія. Иначе чѣмъ объяснить существованіе многочисленныхъ дачныхъ омнибусовъ и городскихъ извозчиковъ, наводняющихъ и тѣ окрестности, которыя имѣютъ прямыя пароходныя сообщенія съ городомъ? Мы не говоримъ здѣсь о богатыхъ людяхъ, предпочитающихъ экипажъ пароходу, — большинство изъ нихъ считаетъ ѣзду на пароходахъ не фешенебельною... да они отчасти и правы; мы поговоримъ объ этомъ ниже. Но почему недостаточный людъ не весь еще ѣздитъ на пароходахъ?.. Тутъ-то, кажется намъ, и виновата отчасти привычка, рутина, ну да потомъ, конечно, виноваты и пароходы,—но объ этомъ тоже ниже.

Мы не будемъ говорить о морскихъ сообщеніяхъ Петербурга, а обратимъ вниманіе только на рѣчные собственно пароходы и преимущественно на тѣ, которые держатъ сообщеніе съ ближайшими окрестностями города. Въ Шлиссельбургъ и обратно, включая сюда Ижору и дачи вверхъ по Невѣ, ходятъ пароходы 3 раза въ день, два— *Сѣверною* и одинъ *Лѣжаю невскаго пароходства*; по праздникамъ послѣднее общество держитъ еще экстренные рейсы, да кромѣ того сѣверное пароходство отправляетъ ежедневно по четыре раза пароходы на дачу Роше и обратно.

Съ Ладожскимъ озеромъ держатъ сообщеніе два парохода: 1) *Летучій*, Невскаго легкаго пароходства — ходитъ еженедѣльно въ Коневецъ, Валаамъ и городъ Сердоболь; 2) пароходъ *Валамо* заходитъ въ Шлиссельбургъ, Коневецъ, Кексгольмъ и Валаамъ и отправляется изъ Петербурга два раза въ недѣлю.

Съ Петрозаводскомъ держитъ еженедѣльное сообщеніе общество

С.-петерб.-волж. пароходства и такое же сообщеніе—Сѣверное общество; кромѣ того, послѣднее содержитъ сообщеніе на рѣкѣ Свири между Сермаксомъ и Вознесеніемъ по два раза въ недѣлю.

Съ дачами, то есть съ *островами*, куда входятъ Аптекарскій островъ, Черная рѣчка, Новая деревня, Каменный и Крестовскій острова), какъ легкое Невское, такъ и Сѣверное общества держатъ отъ Лѣтняго сада ежечасныя сообщенія, а по праздникамъ при стеченіи публики прибавляютъ и экстренные рейсы; кромѣ того, пароходы Невскаго легкаго общества ходятъ почти каждый часъ отъ Англійской набережной на дачу графа Кушелева-Безбородко, заходя къ Лѣтнему саду и на дачу Тимофѣева. Казалось бы, чего же чаще, чего удобнѣе? Вѣдь не лучше же въ самомъ дѣлѣ въ омнибусахъ, съ которыми еще попрежнему бываютъ различные казусы, въ родѣ того, о которомъ я на дняхъ слышалъ: шель омнибусъ въ субботу 23 іюня въ Парголово; на половинѣ дороги при перемѣнѣ лошадей оказывается, что новый ямщикъ пьянъ; пассажиры протестуютъ, кондукторъ не хочетъ брать ямщика; но тотъ бранится, вальсуетъ на козлы, и омнибусъ пошелъ скакать по рыгвинамъ и канавамъ; наконецъ, струсившимъ путешественникамъ и путешественницамъ удается остановить своего разходившагося жокаку и выскочить изъ кареты. Они отправляются пѣшкомъ и, не смотря на самыя отчаянныя ругательства и горячій протестъ пьянаго ямщика, рѣшаются не садиться въ его карету; къ счастью, встрѣчается пустой дилижансъ, который, будучи атакованъ спѣшившимися дачниками, принужденъ былъ посадить ихъ къ себѣ и повернуть оглобли. Ну, конечно, пассажиры жаловались...

Но мы нисколько не желаемъ писать панегирика нашимъ рѣчнымъ пароходамъ, и постараемся выставить тѣ недостатки ихъ, по которымъ какъ намъ кажется, они теряютъ добрую долю своихъ пассажировъ. Къ этимъ недостаткамъ мы относимъ, во первыхъ, случающимся иногда нерегулярность назначенныхъ рейсовъ, а во вторыхъ, отсутствіе нѣкотораго, совершенно возможнаго, комфорта на самыхъ пароходахъ. Нерегулярность въ рейсахъ на острова, куда держатъ непрерывныя почти сообщенія двѣ конкурирующія компании, разумѣется замѣтна не бываетъ; но поѣзжайте на дачу гр. Кушелева-Безбородко, куда ходятъ только пароходы одного Невскаго общества, и вы сейчасъ догадаетесь, не смотря на чухонскій языкъ матросовъ и шкиперовъ, что вы на русскомъ пароходѣ: «деньги-де взяты, пароходы только ходятъ наши одни, такъ чего же вы и разговариваете; сидите, благо везутъ,—а ужъ это наше дѣло и нашъ расчетъ, почему пароходъ прислали $\frac{1}{4}$ часа позже назначеннаго срока,—занять былъ на *другомъ дѣлѣ*». Да, великое дѣло конку-

ренція! не ей-ли мы обязаны, что вмѣсто 20 коп. платимъ на этихъ пароходахъ 12 и даже 10 коп. за рейсъ,—стоитъ только взять абониментъ, т. е. 50 билетовъ и заплатить за нихъ 6 руб., или 1000 билетовъ и заплатить 100 рублей. Нерегулярности, когда нѣтъ для ней у общества или у шкипера побудительной причины, конечно и не бываетъ, но попробуйте ходить на Безбородкинскую пристань каждый день къ 8¹/₄ часовъ утра, т. е. къ времени отправления парохода,—вы никогда не увидите оттуда ранѣе 8¹/₂.

Теперь обратимся къ недостаточности комфорта: тутъ играютъ роль чистота, просторъ и степень непромокаемости отъ дождя. Въ нечистотѣ пароходы Сѣвернаго общества упрекнуть нельзя, но Невскіе, въ особенности маленькіе, пароходы уступаютъ въ этомъ не только китайскимъ джонкамъ, но даже и нашимъ допотопнымъ трешкотамъ; конечно, въ сухую погоду вы замараете ваше платье только въ пыли, но въ сырую захватите подчасъ и хорошую порцію грязи.

Пассажировъ, больше нежели положено для каждаго изъ пароходовъ, они не берутъ, потому что и взять физически невозможно; но и для положеннаго числа не на каждомъ пароходѣ найдете вы достаточное число лавочекъ и табуретовъ; ну, а стоять, разумѣется, никому не охота.

Совершенно *мокрая* первая половина нынѣшняго лѣта заставляетъ пассажировъ частенько сѣтовать на невозможность укрыться на пароходѣ отъ дождя.... Сѣтованія эти совершенно справедливы: на большей части пароходовъ есть на кормовой части крыши съ боковыми занавѣсами,—но что это за крыши, что за занавѣсы? Многія крыши текутъ, доставляя такимъ образомъ возможность брать на пароходѣ души, а занавѣски такъ всѣ оборваны, что ими можно укрыться развѣ только отъ солнца въ мертвый штиль. Скажутъ, что сами пассажиры обрываютъ ихъ отъ небрежнаго съ ними обращенія.... Правда, но зачѣмъ же шкипера во время дождя не заботятся объ этомъ, зачѣмъ пренебрежно думаютъ, что это не ихъ дѣло, что *нѣтъ* необходимости и даже возможности обтирать мокрыя лавки во время приѣма пассажировъ. А намъ сдается, что есть возможность помочь этому маленькому злу: мы не говоримъ объ американскихъ трехъ-этажныхъ домахъ-пароходахъ,—они непримѣнимы къ нашимъ мостамъ и къ назначенію маленькихъ пароходовъ; но почему-бы крышки, уже имѣющіяся на нашихъ пароходахъ, не держать въ исправности, почему бы вмѣсто занавѣсокъ не имѣть тонкихъ стѣнокъ съ небольшими окнами, и наконецъ почему не сдѣлать, хотя на нѣкоторыхъ пароходахъ, такихъ же крышекъ въ носовой части. Скажутъ, что въ прежнее время и совсѣмъ крышекъ

не было.... Правда, а *прогрессъ*-то на что? вѣдь посмотрите, уже и ялики начинаютъ покрываться крышками.

Къ этимъ неудобствамъ нужно присоединить недостаточность пристаней въ городѣ: почему-бы пароходамъ не брать пассажировъ отъ Крюковского канала, отъ Морскаго корпуса и отъ биржи? Можно ручаться, что въ пассажирахъ недостатка не будетъ,— стоитъ только обществамъ пустить туда пароходы, да назначить *посвяты* часы отпавленій, то повѣрьте, найдутся охотники ѣздить даже отъ Морскаго корпуса, напр. къ Лѣтнему саду или на Выборгскую.

А между тѣмъ, эти-то исчисленныя неудобства и заставляютъ подчасъ и человѣка небогатаго предпочитать дилижансъ и извозчика, заставляютъ и богатую барыню *не рѣшаться* ѣздить на пароходахъ. Будемъ ждать, когда все это мало по малу измѣнится, когда спасительная конкуренція и, главное, *время* заставятъ пароходныя общества забирать своихъ пассажировъ не только съ береговъ Невы, но и съ береговъ Фонтанки и Мойки.... А вѣдь, когданибудь, да должно же это быть?

ЗАГРАНИЧНАЯ МОРСКАЯ ХРОНИКА.

О всемірной выставкѣ въ Лондонѣ, и новости по части артиллеріи и судостроенія; медали и почетные отзывы, назначенные за нѣкоторые предметы, выставленные нашимъ Морскимъ министерствомъ.—Французскіе и англійскіе доки.—Взятіе Нью-Орлеана.—Нѣсколько словъ о неприступности береговыхъ укрѣпленій.—О новыхъ судахъ системы капитана Кольза, и броненосный паровой таранъ г. Кокрана.—Трактатъ между Англіею и Союзными штатами о прекращеніи торговли неграми.—Замѣтки о пути изъ Китая въ Сидней.

Находящійся въ настоящее время въ Лондонѣ, контръ-адмиралъ П. Ю. Лисянскій сообщаетъ слѣдующее:

Лондонъ "1/2 мая 1862 г. Двѣнадцатый классъ всемірной выставки, котораго я имѣю честь быть однимъ изъ судей (juror) раздѣленъ на три отдѣленія. Въ первое, А, включено судостроеніе, какъ военное, такъ и коммерческое; во второе, В, спасительные и вообще бота, баржи, гребные и потѣшныя суда; и въ третье, С, вооруженіе и оснастка судовъ.

Вслѣдствіе поспѣшности при распредѣленіи по классамъ множества предметовъ, присланныхъ изъ разныхъ концовъ земнаго шара, весьма много предметовъ попало не въ свой, а совершенно въ другой классъ. Такъ напримѣръ, въ XII классъ встрѣчаются образцы гидравлическихъ работъ, машины и физическіе инструменты, для которыхъ назначены особые классы. Это обстоятельство, а равно и сосѣдство XI класса, посвященнаго артиллеріи, по правиламъ Англіи отдѣленной отъ морскаго искусства—облегчаетъ мнѣ возможность выйти изъ тѣсныхъ рамокъ, назначенной, международною коммисіею, спеціальности.

Классифируя предметы по ихъ современной важности для нашего морскаго сословія, я полагалъ бы начать свой обзоръ съ артиллеріи, потомъ перейти къ судостроенію, разумѣется военному, и наконецъ къ прочимъ предметамъ, описанію которыхъ я найду себя въ силахъ придать живой интересъ.

Артиллерія.

Самое громадное изъ выставленныхъ орудій и названное «Prince Alfred», отковано въ Ливерпулѣ на заводѣ Mersey Iron Works Factory. Орудіе вѣситъ 12 тоннъ, внутри наръзокъ имѣетъ 10 $\frac{1}{2}$ дюймовый діаметръ канала; наружный діаметръ казенной части 3 фута; длина орудія 11 футъ; оно заряжается съ дула и наръзано по системѣ капитана Блэкля. Изъ этого орудія предполагается дѣйствовать сплошными сферическими и цилиндро-коническими снарядами; первые вѣсомъ въ 136 фунтовъ, вторые вѣсомъ въ 300 фунтовъ и зарядомъ пороха не менѣе 30 фунтовъ. Возлѣ этого орудія стоитъ часть разбитаго желѣзнаго щита въ 4 $\frac{1}{2}$ дюйма толщины—послѣдствія первыхъ опытовъ, произведенныхъ надъ этимъ орудіемъ съ сферическимъ сплошнымъ ядромъ, вѣсомъ въ 136 фунтовъ и съ зарядомъ въ 30 фунтовъ.

Недалеко отъ этого, по справедливости названнаго, «Monster gun», стоятъ желѣзныя орудія г. Блэкля: одно 200 фунтовое, котораго діаметръ канала 8 дюйм., одно 18 фунт. и одно 9 фунтовое, десантное. Тутъ же лежитъ дульная часть съ концентрическою наръзкою системы капитана Скотта. Системы капит. Блэклей и Скотта особенно интересны, потому что орудія ихъ весьма простой выдѣлки, заряжаются съ дула и наръзаны съ расчетомъ какъ на сферическое, такъ и цилиндро-коническое ядро. Капитанъ Скоттъ, допуская только три прямыхъ наръзки, рассчитываетъ свое орудіе для сплошнаго сферическаго ядра и только для цилиндро-коническаго пустотѣлагаго снаряда. Система орудія г. Скотта внушаетъ въ себѣ сильное сочувствіе опытныхъ англійскихъ моряковъ и потому будетъ предметомъ болѣе внимательнаго изученія и особаго, со временемъ, описанія.

Гг. Ланкастеръ и Витвортъ прислали, каждый, по нѣскольку морскихъ орудій. Перваго самая большая—100 фунтовая; Витворта же 32 фунтоваго калибра. Приговоръ надъ орудіями гг. Ланкастера и Витворта давно уже произнесенъ, слѣдовательно, проходя молчаніемъ объ ихъ достоинствахъ какъ артиллерійскихъ орудій, ограничусь только похвалою ихъ щегольской отдѣлкѣ, особенно замѣчательной въ орудіяхъ Витворта.

Украшеніемъ англійскаго артиллерійскаго отдѣленія выставки, какъ по изумительной тщательности въ отдѣлкѣ, такъ и по всеобщему интересу, возбужденному, особенно въ англійской публикѣ, есть, безъ сомнѣнія, коллекція кованыхъ орудій, г. Армстронга, заключающаяся: 1) въ одномъ гладкоствольномъ 100 фунтовомъ орудіи, заряжающемся съ дула, и 2) орудіи, заряжающихся съ казенной части: а) съ *выемнымъ запальникомъ* (vent piece), одно 110 фун-

товое, діаметр. канала 7 дюйм; два 40 фунтовыхъ, и одно 20 фунт. и б) съ выемнымъ, сквознымъ, клиномъ сбоку орудія и съ стопорною планкою сверху казенной части: одно орудіе 70 фунтовое, съ діаметромъ канала въ $6\frac{1}{2}$ дюймовъ. Излишне было бы распространяться объ этихъ двухъ способахъ г. Армстронга заряжанія съ казенной части,—такъ какъ первый изъ нихъ съ одного взгляда всякаго образованнаго артиллериста будетъ осужденъ, и если въ изобрѣтенію, допускающему запаль орудія въ самой же выемной втулкѣ, и можно, хоть сколько нибудь, быть снисходительнымъ, то только потому, что самъ изобрѣтатель не артиллеристъ, а лишь любитель артиллерійскаго искуства. Второй же, безъ сомнѣнія гораздо болѣе основательный, способъ описанъ, какъ сказалъ мнѣ состоящій при здѣшнемъ посольствѣ г. полковникъ Новицкій, со всѣми подробностями и даже чертежами въ донесеніи его, г. Новицкаго, отправленномъ еще до моего пріѣзда въ Лондонъ, къ г. военному министру. Новѣйшаго же орудія Армстронга, извѣстнаго подъ названіемъ *Shunt gun* (*), вовсе не было на выставкѣ.

Не смотря на множество свѣдѣній, такъ щедро разносимыхъ англійскими газетами, въ пользу нарѣзныхъ и заряжающихся съ казенной части орудій г. Армстронга, на дѣлѣ оказывается, что только гладкостѣнное его орудіе—правда гигантскихъ размѣровъ—кованное и заряжающееся съ дула, въ состояніи повредить бортъ броненоснаго фрегата *Warrior*. Опыты, произведенные 10 мая въ Шебуринессѣ въ присутствіи герцога Соммерсета, служатъ хорошимъ тому доказательствомъ. Опыты эти были повтореніемъ бывшихъ уже 9 апрѣля настоящаго года, и тотъ же самый щитъ служилъ цѣлью. Здѣсь кстати замѣтить мимоходомъ, что 10 же мая былъ испытанъ щитъ, построенный г. Самьюда чисто изъ желѣза, слѣдующимъ образомъ: по обыкновеннымъ шпангоутамъ положены продольные связные пояса — брусья съ заплечиками, на эти пояса 4 дюйм. толщены положены желѣзные 6 дюймовыя плиты, такъ чтобы стыки ихъ пришлились какъ разъ противъ среднихъ поясьевъ (**). Плиты закрѣплены, общеупотребляемыми на всѣхъ броненосныхъ судахъ болтами, но только пропущенными сквозь связной поясъ. Г. Самьюда полагалъ, что при 4 дюймовой толщинѣ пояса и 6 дюйм. обшивкѣ, итого при 10 д. толщинѣ желѣза, будетъ достаточно вѣрности въ щитѣ, чтобы совершенно обойтись безъ дерева; но къ несчастію, ошибся: первымъ пущеннымъ ядромъ изъ «*Monster gun*» щитъ былъ уничтоженъ.

(*) Съ двумя нарѣзками: по одной снарядъ вкладываютъ въ орудіе съ дула, по другой снарядъ вылетаетъ изъ орудія.

(**) См. неоф. ч. ст. «О скрѣпленіи жел. брони.»

У насъ вѣроятно извѣстно, что 9 апрѣля н. с. въ Шебурнессѣ испытывали дѣйствіе 10 дюймоваго сферическаго сплошнаго ядра вѣсомъ въ 150 фунтовъ, брошеннаго изъ новой, гладкоствольной, кованной Армстронга пушки, извѣстной подъ названіемъ 300 фунтовой, вѣсомъ въ 12 тонновъ—въ щитъ, поставленный въ разстояніи 200 ярдовъ и построенный на подобіе борта фрегата *Warrior*. Хотя и предполагалось начать опыты зарядомъ въ 20 фунтовъ и постепенно увеличивать его до 90 фунтовъ, но, сколько мнѣ извѣстно изъ довольно вѣрныхъ источниковъ, дойдя до 60 фунтовъ, орудіе было повреждено, и слѣдственно опыты прекратились.—20 и 30 фунтов. заряды пороха произвели самое ничтожное дѣйствіе на щитъ. При 40 и 50 фунтахъ, ядро пробило желѣзную броню и завязло въ деревянной обшивкѣ—при зарядѣ 40 фунтовъ на 8 дюймовъ, а при зарядѣ въ 50 фунтовъ на 10 дюймовъ (броня включительно). Достойно при томъ замѣчанія, что во время этихъ опытовъ два ядра, пробившія желѣзную броню, легли одно вполоть къ другому; непробитая толщина дерева осталась цѣла, а желѣзные шпангоуты, противу того мѣста, гдѣ завязли ядра, треснули и выпучились внутрь. Во время опытовъ 10 мая надъ тѣмъ же орудіемъ, съ тѣми же сферическими снарядами и съ того же разстоянія, опыты были начаты уже прямо съ 40 и 50 фунт. заряда пороха, и ядра произвели рѣшительно то же дѣйствіе, что и при первомъ испытаніи, т. е. пройдя отъ 8 до 10 дюймовъ толщины щита (въ томъ числѣ и броня), засѣли плотно въ щитѣ, выпучивъ внутрь треснувшіе желѣзные шпангоуты. Желательно бы знать мнѣніе корабельныхъ инженеровъ—не указываютъ ли эти опыты на превосходство системы постройки французскаго фрегата *Gloire* предъ англійскимъ *Warrior*?

Если при настоящихъ опытахъ употребляютъ гладкоствольное 10 дюйм. орудіе, то это потому, что къ нарѣзнымъ и заряжающимся съ казенной части орудіямъ нѣтъ болѣе довѣрія. Необходимость вызываетъ добиваться до чрезвычайныхъ первоначальныхъ скоростей, таковыхъ, какъ напримѣръ 2000 фут. въ 1 секунду времени. Въ настоящую минуту, я полагаю, не найдутъ моряка или артиллериста въ Англіи, который не былъ бы того убѣжденія, что орудіе, невыдерживающее 40 фунтов. заряда пороха, есть ничто иное какъ бесполезная игрушка. Самъ г. Армстронгъ въ моемъ присутствіи объявилъ цѣлому обществу членовъ *United Service Institution*, что существующія нарѣзные его орудія не въ состояніи выдержать необходимаго заряда, чтобы пробить бортъ фрегата *Warrior*.

Говоря вообще объ орудіяхъ Армстронга, нельзя не обратить вниманія на мнѣніе здѣшнихъ моряковъ, что эти орудія есть ничто болѣе какъ прекрасный образчикъ утонченнаго желѣзнаго производства. Практическое примѣненіе его для всегдашняго употребленія на судахъ представляетъ множество неудобствъ: выдѣла подобнаго орудія требуетъ большаго искусства и слишкомъ дорога; обращеніе съ нимъ, подъ часъ суровое, весьма скоро износить его. Мнѣ кажется, что еслибъ наши корабли въ Севастополѣ были вооружены Армстронга орудіями, то послѣ спѣшной и разумѣется не особенно-тщательной перевозки ихъ съ кораблей на бастионы, они оказались бы гораздо менѣе годными (если не совершенно негодными), чѣмъ наши 68 фунтовыя, когда пришлось отвѣчать на первую жестокую бомбардировку непріятеля. Упомянувъ вообще объ орудіяхъ г. Армстронга, я не могу сказать ни слова объ его «Shunt gun» и боюсь основываться на дошедшихъ до меня, быть можетъ и невѣрныхъ, слухахъ, что оно также неэффективно, какъ и другія его орудія съ мелкою нарѣзкою. Во всякомъ случаѣ, я весьма далекъ даже отъ мысли, чтобы собственными взрѣвніями хоть сколько нибудь уронить достоинство орудій г. Армстронга; но позволяю себѣ, однакожъ, выразить самое задушевное желаніе, чтобы наши просвѣщенные артиллеристы, проектирующіе артиллерійскія орудія, которыя должны впредь дѣйствовать противу броненосныхъ судовъ, имѣли въ виду: что всѣ существовавшія у насъ доселѣ орудія безсильны и что нужно создать новое, сильное, орудіе, которое могло бы дѣйствовать съ зарядомъ въ 50 фунтовъ. Само собою разумѣется, что это послѣднее условіе уже указываетъ только на орудіе, заряжающееся съ дула. Относительно же, нарѣзокъ, быть можетъ полезно придерживаться къ тремъ нарѣзкамъ капитана Скотта, который разсчитываетъ свое орудіе одинаково удобнымъ какъ для сферическаго сплошнаго ядра, такъ и для цилиндро-конической бомбы. Слѣдуетъ также имѣть въ виду, что артиллерійскія орудія должны отливаться въ артиллерійской литейной, а не отковываться и отдѣлываться на механическомъ заводѣ. Если г. Обуховъ будетъ только въ состояніи осуществить свои надежды, то мы, разумѣется, не только не отстанемъ по части артиллерійскихъ орудій, но останемся вѣрными своей традиціи и опередимъ даже другія государства Европы.

Въ заключеніе объ Армстронга орудіяхъ считаю не лишнимъ напомнить, что наши артиллеристы, съ самаго появленія на сцену Армстронга орудій, осудили ихъ, предсказавъ имъ плачевную участь орудій г. Ланкастера.

Судостроение.

Спорный вопрос между деревяннымъ и желѣзнымъ судостроеніемъ, повидимому, окончательно рѣшенъ въ пользу послѣдняго, и англійское адмиралтейство впредь намѣрено строить только желѣзные суда; старые же корабли, обративъ въ фрегаты, обшить желѣзною броней, поставить на нихъ желѣзные куполы и оставить въ портѣ, исключительно для защиты береговъ.

Выставленные адмиралтействомъ модели, выражая это намѣреніе, представляютъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, интересную и поучительную исторію постепеннаго развитія кораблестроенія, начиная съ *Royal George* и кончая *Prince Albert*. Первая мысль о броненосныхъ судахъ, какъ извѣстно, блеснула во Франціи, во время Крымской войны. Англичане съ жадностію схватили ее, но вопреки своей исторической способности всегда удачно примѣнять къ практикѣ мысли, родившіяся не въ ихъ головѣ — первыя ихъ плавающія батареи до того не удались, что въ продолженіе всей Крымской кампаніи онѣ оставались въ совершенномъ бездѣйствіи, и первая ихъ плавающая батарея *Erebus*, которая могла плавать, явилась только въ 1856 году. Она имѣла 1954 тонна, носила 16 орудій и болѣе походила на плашкоутъ, чѣмъ на военное судно.

Половинчатая модель *Erebus'a* выставлена въ главѣ половинчатыхъ же моделей всѣхъ броненосныхъ судовъ, построенныхъ въ Англіи съ 1856 по 1862 годъ и развѣшенныхъ въ слѣдующемъ порядкѣ:

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| 1) плавающая батарея <i>Erebus</i> | 16 п., 1954 т., построена въ 1856 г. |
| 2) фрегатъ <i>Warrior</i> | 40 » 6109 » » » 1860 » |
| 3) » <i>Defence</i> | 16 » 3720 » » » 1861 » |
| 4) » <i>Hector</i> | 32 » 4063 » » » 1862 » |
| 5) » <i>Minotaur</i> | 50 » 6621 » строящийся еще |
| 7) <i>Cupola Ship Prince Albert</i> | 12 » 2529 » » |

Не смотря на множество недостатковъ, заключающихся въ плавающей батарее *Erebus*, она все-таки доказала, что судно, одѣтое 4 $\frac{1}{2}$ дюймовой броней, можетъ не только держаться на водѣ, но даже и плавать, и слѣдственно указала на необходимость радикальныхъ преобразованій въ корабельной архитектурѣ. Заложенный же сразу во Франціи, броненосный фрегатъ *Gloire* заставилъ англійское адмиралтейство, вопреки своей вѣковой рутинѣ, двинуться впередъ съ тою быстротою, которой требовало общественное мнѣніе.

Въ Англіи, какъ извѣстно, частные промышленники были всегда

впереди коронныхъ адмиралтействъ, такъ и въ настоящую эпоху пересозданія флота, адмиралтейство увидѣло необходимость обратиться къ частнымъ заводчикамъ. Множество предложеній (*tenders*) посыпалось въ *Somerset House* со всѣхъ концовъ соединеннаго королевства. Всѣ лучшіе заводчики, предлагая свои услуги, заявляли, между прочимъ, что дѣло не заключается только въ одеждѣ броней обыкновеннаго судна, но въ созданіи новаго, именно судна изъ желѣза, самаго любимаго англійскими промышленниками матеріала. Правительство соблазнилось, при мысли пересоздать весь свой флотъ въ желѣзный, въ полномъ сознаніи, что въ удачномъ осуществленіи этой мысли заключается большая чѣмъ когда-либо сила морской Англіи — сила, которая не боится и долго еще не будетъ бояться соперничества любого изъ государствъ земнаго шара.

Почти въ одно время на лучшихъ заводахъ: «*Thames Iron works Factory*» и «*Roberts Napier Steam Factory*» были заказаны броненосные 40 п. фрегаты *Warrior* и *Black Prince*.

Англійское адмиралтейство хотя и рѣшилось построить ихъ изъ желѣза съ двумя толстыми обшивками изъ тѣла, но все-таки, слѣпо повинаясь рутинѣ, не соглашалось съ мнѣніемъ передовыхъ людей своего отечества и требовало безсознательной покорности къ системѣ и чертежамъ, составленнымъ адмиралтействомъ.

Фрегаты *Warrior*, *Black Prince* и видѣнный мною *Defence* давно уже на водѣ и хотя прекрасно построены, но представляютъ въ самой сущности своей системы цѣлый рядъ, рѣзко бросающихся въ глаза, неудачъ.

Фрегатъ *Warrior* выводили, какъ извѣстно уже, въ море, и онъ оказался негоднымъ морскимъ судномъ. Боковая его качка до того стремительна, что при малѣйшей боковой зыби ему приходится задрать свои порты и вдвигать далеко внутрь свои грозныя, Армстронга, орудія. Носъ его не поднимается на волненіи, и всякій валъ вкатывается въ него. Поворачиваясь оверъ-штагъ, при благопріятныхъ даже обстоятельствахъ, онъ сначала сильно бросается въ вѣтру, потомъ вдругъ остановится, полѣзетъ назадъ и, наконецъ, преспокойно ляжетъ на старый галсъ. Поворачивая чрезъ фордевиндъ, онъ идетъ медленно подъ вѣтеръ и описываетъ огромную циркуляцію.

Всѣ эти невзгоды, не смотря на полную и большую парусность фрегата, дѣлаютъ его совершенно негоднымъ морскимъ судномъ. Подъ одними парами онъ идетъ 11 и даже 12 узловъ, но и это единственное его достоинство теряетъ значеніе, если вспомнить, что *Warrior* защищенъ броней только при срединѣ; значительные же отсѣки кормовой и носовой его частей представляютъ бортъ обыкновеннаго желѣзнаго судна, которое такъ удобно можетъ быть разо-

драно даже и не Армстронга, а простыми сферическими ядрами, пущенными изъ орудія стариннаго покроя. Защитники системы постройки фрегата *Warrior*, оправдывая издержанные на него около 500 тысячъ фунт. стерл., утверждаютъ, что фрегатъ, имѣя непроницаемыя переборки (множество противу воды, и двѣ—одна съ носу, другая съ кормы—противу воды и ядеръ) не допустить его, даже пронизаннаго ядрами, утонуть; но спрашивается: какъ велика будетъ его дѣйствительность въ боевомъ и морскомъ отношеніяхъ, когда безъ носовой и кормовой частей онъ будетъ носимъ волненіемъ не смѣя тогда, какъ и теперь, открывать порты своей батареи, даже при незначительной зыби? Не уподобится-ли онъ плоту, для абординирования котораго не потребуется, разумѣется, особенной отваги.

Фрегатъ *Warrior* и его братецъ *Black Prince*, по мнѣнію здѣшнихъ опытныхъ моряковъ, составляютъ а complete failure (полную неудачу), ибо, не будучи вполнѣ броненосными, они никуда не годятся, какъ морскія суда.

Фрегатъ *Defence*, который мнѣ удалось видѣть и осмотрѣть, благодаря любезности командира, капитана Powell, хотя и меньшихъ размѣровъ, но построенъ по той же системѣ, что и *Warrior*, и слѣдственно также не можетъ назваться вполнѣ броненоснымъ судномъ. Все, что я могъ замѣтить на фрегатѣ *Defence*, заключается въ слѣдующемъ:

Фрегатъ *Defence* обшитъ при срединѣ, примѣрно, на 140 футъ по длинѣ, $4\frac{1}{2}$ дюймовыми, желѣзными, коваными плитами; по высотѣ же судна плиты идутъ на $4\frac{1}{2}$ фута ниже грузовой ватерлиніи и до нижняго планширя открытой палубы. Сія послѣдняя (правда, вооруженная только 6 орудіями), слѣдовательно, нисколько не защищена ни отъ ядеръ, ни отъ бомбъ. Вооруженная часть закрытой батареи, называемая «the fighting deck», имѣетъ по 8 орудій на сторонѣ и отдѣлена отъ носовой и кормовой частей переборками (изъ желѣза въ $4\frac{1}{2}$ д.), непроницаемыми для сварядовъ и для воды. Въ этихъ переборкахъ устроены желѣзныя двери (одинаковой толщины съ переборками, повѣшенныя, на подобіе воротъ, на крючья) и весьма удобно открывающіяся. Кормовая переборка, гдѣ проходитъ валь, имѣетъ набивочную втулку, на подобіе дейдвудной, такъ что вода изъ кормовой части не имѣетъ доступа въ машинное отдѣленіе. Порты для орудій устроены въ родѣ амбразуръ береговыхъ укрѣпленій и на нижнихъ косякахъ имѣютъ, врѣзанными, за-подъ-лицо, башмаки для передняго штыря орудія. Порты узки и высоки; ширина ихъ не болѣе 2 футъ, а высота около $3\frac{1}{4}$ футъ. Портовые ставни состоятъ изъ двухъ половинокъ. На внутренней сторонѣ ставня, посредствомъ желѣзной рамки, нажата каучуковая, широкая

рама, которая, вмѣстѣ съ толщиной желѣзной рамки, представляетъ какъ бы четверть, выбранную въ желѣзѣ, портового ставня; этою четвертью портъ, когда закрыть, плотно примкнетъ къ борту судна, въ который вдѣланъ, какъ разъ противу каучука (когда портъ закрыть), мѣдный, узкій и острый ободъ, который, какъ бы вливаясь въ каучукъ, герметически закрываетъ портъ. Инженеры очень хвалятъ это усовершенствованіе, сознавая, что безъ него, чрезъ закрытые неплотно порты фрегата *Warrior*, забортная вода вливалась въ батарею ручьями. Бимсы — желѣзные, *Battersey and C° Works*, и состоятъ изъ цѣльныхъ прокатныхъ штукъ желѣза, съ головкою по нижней кромкѣ; верхними же флянцами они крѣпятся съ палубою, посредствомъ винтовъ съ нажимочными гайками. Посредствѣмъ судна, во всѣхъ палубахъ, для связи верха съ кильсономъ, сплошные, желѣзные, кованые пиллерсы. Около камбуза и шпиглей, пиллерсы не на винтахъ, а просто выколачиваются. Въ батареѣ или *fighting deck* находится камбузъ и живетъ команда; по борту сдѣланы мѣста для посуды и навѣшаны столы. Бимсы *Battersey and C°* считаются не вездѣ удобными и на новыхъ судахъ замѣняются обыкновеннымъ, составленнымъ изъ 4 штукъ углового и 1-й полоснаго желѣза подъ палубами, на которыхъ стоятъ орудія. Шпигаты открытой палубы проведены прямо за бортъ; закрытой же батареи, идутъ внутри, между наборомъ и внутреннею обшивкою, на кубрикъ, гдѣ они всѣ соединяются въ общую горизонтальную трубу, 4 1/2 д. въ діаметръ, посредствомъ которой вода стоняется въ отверстія, сдѣланные въ кормовой части.

Кормовая и носовая части фр. *Defence* не защищены не только противу ядеръ, но мнѣ кажется даже и противу бомбъ: желѣзная наружная ихъ обшивка имѣетъ 1/2 дюйма толщины; въ нихъ находятся коюты: капитана, офицеровъ и погреба. Въ броненосной, собственно, части судна нѣтъ другихъ отверстій въ бортѣ, кромѣ пушечныхъ портовъ, и эта часть судна исключительно назначена для орудій, машины и котловъ. Голова руля на высотѣ батарейной палубы, и румпель ординарный ходитъ въ капитанской каютѣ между колодцемъ и правымъ бортомъ. Машина и котлы работы г. Пена безъ перегрѣвателя пара и дистилатора-холодильника. Заводчикъ г. Пенъ не совѣтуетъ вводить эти усовершенствованія на военные суда, предназначенныя собственно для боя. Котлы вперед и отдѣлены отъ машины угольными ящиками. Между котловъ находится печь для плавленія металла для бомбъ и вентиляторъ для батареи во время боя; для чего въ батарейной палубѣ между каждымъ двумя смежными орудіями сдѣланы отверстія, которыя сообщены съ общою вентиляторною трубою. Вентиляторъ приводится въ движеніе осо-

бою, 16 силъ, высокаго давленія, машиною, поставленною также между котловъ (мнѣ кажется, я ошибаюсь, называя этотъ приборъ вентилаторомъ; цѣль его не состоитъ собственно въ очищеніи испорченнаго воздуха, а въ изгнаніи дыма). Число котловъ 4, топковъ въ каждомъ 5.

Мачты и бушпритъ желѣзные; первыя укрѣплены, не знаю почему, множествомъ проволочныхъ вантъ (фокъ и гротъ-мачты, напримѣръ, имѣютъ каждая по 9 вантъ, бизань-мачта 6). Казалось бы, главная выгода желѣзныхъ мачтъ и должна была бы состоять въ томъ, чтобы обойтись какими нибудь двумя парами вантъ и тѣмъ допустить меньшую возможность запутать винтъ такелажемъ съ сбитаго рангоута во время боя. Мачты обыкновенной длины съ непомѣрно длинными топами, такъ что кажутся страшныхъ размѣровъ; бизань-мачта сухая. На мачты надѣты американскіе марсы (совершенно трех-угольной фигуры) и пропущены стеньги съ флаштокомъ. По каждой стеньгѣ ходятъ по двѣ марса-реи, по образцу американскихъ купеческихъ судовъ. Нижнія марса-реи обыкновенныя, верхнія же вооружены по системѣ г. *Cunningham*'а, т. е. верхній марсель въ видѣ шторы навивается на рею. Такимъ образомъ, парусность фр. *Defence* состоитъ изъ нижнихъ парусовъ, двойныхъ форъ и гротъ-марселей, кливера, бизани, бизань-топселя, стакселей и триселей. Она весьма недостаточна для плаванія, а множествомъ ненужнаго стоячаго такелажа представляетъ почти тѣ же неудобства, что и полное вооруженіе, относительно случайности запутать винтъ; дерева же и желѣза наверху положительно больше, если взять въ соображеніе увеличенные топы и лишнюю марса-рею съ добавочными рейками г. *Cunningham*'а. Крюйтъ-камера устроена въ передней части броненоснаго отдѣла судна и приходится какъ разъ подъ камбузомъ. Она, какъ сказывали мнѣ, на 6 футовъ ниже грузовой ватеръ-линіи. Тотчасъ позади машиннаго отдѣленія въ двухъ погребахъ помѣщены бомбы. Послѣ фрегата *Defence* всѣ суда будутъ сплошь покрыты броней отъ носа до кормы.

Сколько можно судить по боковымъ моделямъ, линіи фрегата *Hector* довольно остры, фр. *Minotaure* весьма хороши и сходны съ линіями фрегата *Warrior*; фр. *Prince Albert* (cupola ship) тупѣ всѣхъ, но не менѣе того фр. *Prince Albert* будетъ самымъ дѣйствительнымъ броненоснымъ судномъ во всѣхъ отношеніяхъ.

Возлѣ этихъ боковыхъ моделей стоитъ превосходная полная модель (1/2 дюйма за футъ) 50 пуш. фрегата *Northumberland*, строящагося на заводѣ гг. Мера и комп. По этому же чертежу строится другой фрегатъ на заводѣ *Thames Iron Works Factory*. Эти два фрегата будутъ большихъ размѣровъ противу *Warrior*'а, покроются

броней въ $5\frac{1}{2}$ д. толщины и будутъ имѣть одну только тиковую обшивку въ 9 дюймовъ толщины. Сколько мнѣ извѣстно, плиты предполагается прокатывать для фрегата *Northumberland*, и для этой цѣли на заводѣ Мера уже устанавливаются вальцы огромной силы и размѣровъ. Конечно, этимъ судамъ можно смѣло предсказать болѣе успѣха, чѣмъ *Warrior*у, но все-таки; мнѣ кажется, онѣ не будутъ въ состояніи выдержать сравненія съ *cupola ship Prince Albert*, заказаннымъ гг. братьямъ Самюда. Нѣтъ сомнѣнія, что изъ всѣхъ существующихъ системъ броненосныхъ судовъ, усовершенствованная система капитана Кольза есть самая дѣйствительная, и можно надѣяться, что г. Самюда съ своимъ смѣтливymъ умомъ сумѣетъ доказать это на дѣлѣ. Фрегатъ *Prince Albert* будетъ имѣть прямой бортъ обыкновеннаго броненоснаго судна; броню предполагается на немъ имѣть въ 6 дюйм. толщины, наложенную на 9 дюйм. тиковую обшивку. Плиты будутъ плотно прилегать одна къ другой безъ всякихъ шпунтовъ (впрочемъ, на фр. *Northumberland* и *Minautaur* также рѣшено не дѣлать въ кромкахъ плитъ шпунтовъ). Надъ верхнею палубою предполагается имѣть 6 куполовъ, вращающихся, каждый, на своемъ среднемъ валѣ или штырѣ. Между куполовъ поставятся мачты съ вооруженіемъ, должно полагать болѣе приличнымъ для броненоснаго судна, чѣмъ на *Defence*ѣ.

Послѣ довольно продолжительныхъ разсужденій, адмиралтейство и г. Самюда пришли къ тому заключенію, что на судахъ съ куполами выгоднѣе имѣть бортъ прямой, чѣмъ съ уклономъ, потому: 1) что самые куполы имѣютъ надлежащій уклонъ, т. е. 45° ; 2) уклонивъ бортъ какъ слѣдуетъ, т. е. на 45° , придется стѣснить значительно внутренность надводной части судна и все-таки сдѣлать ему хоть фальшивый прямой обыкновенный бортъ, чтобы не лишитъ судно морскихъ качествъ. Вслѣдствіе чего не только постройка судна сдѣлается сложнѣе и гораздо дороже, но совершенно бесполезно прибавится вѣсъ судна на излишекъ длины брони, уклоненной противъ прежней (въ отношеніи длины гипотенузы противу стороны прямоугольнаго треугольника), вѣсъ фальшиваго, такъ сказать, прямого борта и его крѣпленія, безъ котораго судно не можетъ выходить въ море. Уклонить же бортъ только слегка, т. е. менѣе 45° , не представляетъ никакой выгоды, ибо при малѣйшей даже качкѣ этотъ слегка наклоненный бортъ будетъ разыгрывать роль обыкновеннаго прямого борта въ отношеніи непріятельскихъ ядеръ.

Все вышесказанное относительно броненосныхъ судовъ приводитъ къ слѣдующему заключенію: суда системы капитана Кольза, извѣстныя подъ названіемъ *Cupola ships*, суть самыя дѣйствительныя изъ

всѣхъ существующихъ въ Англіи на водѣ, и это по слѣдующимъ причинамъ:

1) Борты ихъ защищены броней на всю длину судна точно такъ же, какъ на французскихъ и на новѣйшихъ, еще строящихся, англійскихъ судахъ, 5 $\frac{1}{2}$ д. или 6 д. броней.

2) Орудія и прислуга во время дѣйствія въ куполахъ, которыхъ стѣны значительно уклонены и могутъ имѣть толстоту желѣзной брони даже въ 7 д., несравненно лучше защищены чѣмъ на прежнихъ судахъ.

3) *Сиролъ шипс* могутъ носить всю свою артиллерію самаго большаго калибра, что врядъ ли удастся судамъ, какъ напримѣръ *Warrior* и *Gloire*. Правда, число орудій на *Сиролъ шипс* и будетъ меньше, чѣмъ на *Gloire* или *Warrior*, но за то, благодаря ихъ калибру, онѣ выпустятъ въ данный моментъ тотъ же, если не болѣе, вѣсъ металла; и наконецъ

4) Суда системы Кольза, удовлетворяя вполнѣ боевой цѣли, могутъ быть гораздо меньшихъ размѣровъ и слѣдственно будутъ въ состояніи отвѣчать всѣмъ условіямъ хорошаго морскаго судна и въ постройкѣ обойдутся гораздо дешевле. Для лучшаго уясненія этого послѣдняго заключенія, стоитъ только вспомнить, что фр. *Minaur*, будетъ имѣть 6621 строевыхъ тонновъ и вѣроятно около 10 тысячъ тонновъ водоизмѣщенія, тогда какъ *Сиролъ шипс* *Prince Albert*, гораздо болѣе дѣйствительное въ морскомъ и военномъ отношеніи судно, будетъ имѣть всего 2529 строевыхъ тонновъ и не болѣе 4000 тонновъ водоизмѣщенія.

Контръ-адмиралъ Лисянскій.

— Въ заключеніе, контръ-адмиралъ Лисянскій сообщилъ, что по опредѣленію судей по XII классу всемірной выставки, нижеслѣдующіе предметы, присланные на выставку морскимъ вѣдомствомъ изъ Россіи, получили медали: 1) боковыя модели фрегата «Петропавловскъ» и клипера «Жемчугъ», присланные отъ модельной мастерской С.-Петербургскаго порта; 2) цель-компасъ — отъ инструментальной мастерской Гидрографическаго департамента, и 3) чугунные юферсы вице-адмирала фонъ-Шанца — отъ Кронштадтскаго порта; и почетныя отзывы (*honorable mention*): 1) канифасъ - блокъ, 2) дистилляторъ, 3) корабельный самоваръ — отъ Кронштадтскаго порта и пароходнаго завода, и 4) модель корабля «Императоръ Николай I», г-на Егорова.

Французскіе и англійскіе доки. 12 іюня, въ засѣданіи парламента, въ нижней палатѣ возбужденъ былъ г-мъ Корри вопросъ объ уве-

личеніи доковъ, для военныхъ кораблей британскаго флота, вопросъ, по поводу котораго происходило довольно продолжительное и интересное преніе. Г. Корри говорилъ, что сооруженіе броненоснаго флота составляетъ въ настоящее время существенную потребность для безопасности государства; но при недостаткѣ удобнаго помѣщенія для этого новаго рода судовъ, броненосный флотъ не въ состояніи оправдать ожиданій націи, напротивъ, сооруженіе его можетъ оказаться только бесполезною тратою денегъ. Адмиралъ Робинсонъ, въ показаніи своемъ комитету объ увеличеніи чатамской верфи, между прочимъ говорилъ: «Не колеблясь долженъ сказать, что при такой ограниченности доковъ и бассейновъ для помѣщенія нашихъ большихъ пароходовъ, мы вовлекаемъ государство въ опасность. Послѣ морскаго сраженія, то государство, которое въ состояніи скорѣе исправить свои корабли, поврежденные въ сраженіи, удваиваетъ свои силы. Въ этомъ отношеніи одинъ корабль, для котораго есть хорошій докъ или бассейнъ, чтобы исправить поврежденія, равняется двумъ.» Г. Корри выразилъ, что, стараясь обратить вниманіе правительства на этотъ предметъ, онъ не имѣлъ ни малѣйшаго намѣренія обвинять нынѣшнее адмиралтейство; недостатокъ въ докахъ былъ уже ощутителенъ въ теченіе многихъ предшествовавшихъ лѣтъ. Увеличеніе длины кораблей въ послѣдніе три года было значительно больше, чѣмъ въ теченіе предшествовавшихъ 60 лѣтъ, но въ трехъ послѣднихъ морскихъ смѣтахъ гораздо меньше сдѣлано было назначеній на доки, чѣмъ въ смѣтахъ, начиная съ 1845 года, когда увеличеніе пароваго флота принудило сэра Р. Пила обратить на это вниманіе. Въ 1845, 1846 и 1847 годахъ на этотъ предметъ истрачена была половина вогнро-ванной суммы, а въ 1860, 1861 и 1862 годахъ только одна шестая часть. «Мы могутъ замѣтить, говорилъ г. Корри, что нынѣшнее правительство представило уже доказательство своей заботливости по поводу сообщенія нашимъ докамъ и бассейнамъ наибольшихъ удобствъ; но мы кажется, что на этотъ важный предметъ не обращено полного вниманія, котораго онъ вполне заслуживаетъ. Я полагаю, что не всѣмъ еще извѣстно, что въ 1849 году, самыя большіе наши доки имѣли 264 фута длины, и такихъ доковъ было только два,—одинъ въ Вулчѣ и одинъ въ Чатамѣ. Въ настоящее же время у насъ есть деревянные фрегаты въ 280 и 300 футъ длины, такъ что лѣтъ за двѣнадцать не нашлось бы ни одного дока, достаточно длиннаго для этихъ фрегатокъ. Въ настоящую минуту у насъ насчитается до 70 кораблей, которые вовсе не могли бы войти въ доки 1849 года. Приступивъ къ перестройкѣ нашего флота, слѣдовало бы въ то же время приступить и къ перестройкѣ

доковъ. Въ 1849 году, длинѣйшій докъ, въ Девонпортѣ, имѣлъ 234 фута. По смѣтамъ на текущій годъ назначена сумма на докъ North Inlet, начатый 11 лѣтъ тому назадъ; между тѣмъ какъ половина сѣвернаго бассейна въ Кэйгамѣ осталась неоконченною. Прежде чѣмъ успѣшное примѣненіе винтоваго двигателя послужило поводомъ къ постройкѣ кораблей огромной длины, у насъ находилось до 20 доковъ, довольно большихъ, чтобы принимать линѣйные корабли и фрегаты; изъ нихъ 13 исключительно назначались для линѣйныхъ кораблей. Теперь у насъ построено, строится вновь и увеличивается девять доковъ въ 300 футъ длиною и болѣе, и одинъ въ 280 футъ, т. е. длиною, равняющемуся длинѣ самаго короткаго броненоснаго судна. Слѣдовательно, мы имѣемъ только 10 доковъ, способныхъ принимать наши мореходныя броненосныя суда и большіе фрегаты. Надобно замѣтить также, что только половина этихъ доковъ способна для экстренныхъ случаевъ, или по крайней мѣрѣ для полныхъ исправленій. Корабли отъ времени до времени требуютъ большихъ исправленій, и эти исправленія бывають тяжелѣе въ броненосныхъ, нежели въ деревянныхъ судахъ. Въ отношеніи броненосныхъ судовъ г. Лэйрдъ сказывалъ мнѣ, что онѣ стояли въ докѣ иногда по шести мѣсяцевъ. Парусныя суда требуютъ осмотра въ докѣ только разъ въ четыре года и даже въ пять лѣтъ, за то винтовые необходимо вводить въ докъ ежегодно, а броненосные черезъ каждые восемь мѣсяцевъ. Не далѣе какъ два дня тому назадъ я видѣлъ въ Портсмутѣ военный транспортъ, который сдѣлалъ только одинъ рейсъ, и то въ Ирландію, а между тѣмъ, онъ находится въ докѣ и требуетъ исправленій, которыя займутъ по крайней мѣрѣ три недѣли. Во Франціи поверхность дочныхъ бассейновъ занимаетъ 80 акровъ, вполне доступныхъ для самыхъ большихъ кораблей, при всякомъ состояніи уровня воды; въ Англіи—поверхность эта простирается только до 40 акровъ, болѣею частью недоступныхъ для большихъ кораблей при наибольшихъ приливахъ. Число доковъ во Франціи, включая и тѣ, которые строятся—22, изъ коихъ только 7 имѣютъ длину менѣе 280 футъ; въ Англіи число доковъ 32, но изъ нихъ длина 22-хъ менѣе 280 футъ.

Изъ доковъ, имѣющихъ длину 400 ф. и болѣе, во Франціи считается 4, въ Англіи 2; отъ 300 ф. до 350 ф. во Франціи 4, въ Англіи 3; отъ 280 ф. до 300 ф. во Франціи и Англіи по одному. Всего доковъ длиною въ 280 футъ и болѣе—во Франціи 15, въ Англіи 10. Доковъ глубиною 27 футъ и болѣе при самой высокой водѣ, во Франціи 12, въ Англіи 6. Итакъ, площадь французскихъ бассейновъ вдвое больше площади нашихъ; число глубокихъ доковъ во Франціи вдвое больше, чѣмъ у насъ, а число длинныхъ до-

ковъ у насъ на одну треть меньше. Франція поэтому можно сказать, была черезъ-чуръ расточительна въ отношеніи доковъ, или же мы были ужъ черезъ-чуръ бережливы. Не дѣлая подробныхъ сравненій между всѣми доками, я ограничусь только сравненіемъ доковъ портсмутскихъ и шербургскихъ. Въ Портсмутѣ находится два бассейна, занимающіе 11 акровъ, съ глубиною въ 25 футъ при самой высокой водѣ, въ Шербургѣ—три бассейна, занимающіе 50 акровъ, съ глубиною 30 футъ или бассейны достаточно глубоки, чтобы принимать, круглый годъ, ежедневно самыя длинныя корабли въ полномъ грузу. Въ Портсмутѣ *три* дока длиною 300 футъ и болѣе, въ Шербургѣ *шесть*. Въ Портсмутѣ *два* дока глубиною 27 футъ при самой высокой водѣ, въ Шербургѣ *восемь* доковъ глубиною 27 футъ, при самой низкой водѣ; слѣдовательно, Шербургъ имѣетъ въ пять разъ больше площадь бассейновъ, вдвое больше длинныхъ и вчетверо больше глубокихъ доковъ. Мнѣ могутъ замѣтить, что на будущее время, боевыя корабли не будутъ имѣть такой длины, какъ *Warrior*. Быть можетъ, такъ это и будетъ въ отношеніи къ нѣкоторымъ изъ нашихъ кораблей; но наши броненосныя мореходныя корабли во всякомъ случаѣ должны имѣть большую длину, потому что они несутъ такую огромную тяжесть, что сообщеніе имъ большой длины необходимо, собственно для того, чтобы сохранить за ними необходимую красоту линій; и затѣмъ, нельзя не сказать, что наши доки не соотвѣтствуютъ требованіямъ морской службы. Быть можетъ, меня спросятъ также, откуда же взять деньги на эти постройки? Я могу отвѣтить на это только одно, что все необходимое для безопасности государства, такъ или иначе, но должно быть доставлено.

Лордъ Паджетъ отвѣчалъ, что предложеніе г. Корри потребуетъ большихъ расходовъ. Хотя настоящіе доки не на столько обширны, по мнѣнію многихъ лицъ, на сколько необходимо для удовлетворенія всѣхъ надобностей флота, но, при спокойномъ взглядѣ на предметъ, нѣтъ ни малѣйшей причины тревожиться, что отъ недостатка доковъ могутъ послѣдовать дурныя результаты для дѣйствительности нашего флота. Г. Корри указывалъ на недостатокъ доковъ и бассейновъ, и само собою разумѣется, долженъ былъ привести сравненіе между обширностью тѣхъ и другихъ во Франціи и Англіи. Онъ охотно соглашается, что французы на нѣкоторыхъ своихъ верфяхъ допускали огромныя издержки на такія сооруженія. «Мы не считаемъ за нужное, говорилъ лордъ Паджетъ, входить въ разсмотрѣніе политики, которая заставляла французское правительство производить работы такихъ обширныхъ размѣровъ. Быть можетъ, цѣлью ея было—доставить занятіе большимъ массамъ народа въ примор-

скихъ городахъ. Во Франціи публичныя зданія вообще возводятъ въ болѣе обширныхъ размѣрахъ и съ большими издержками, чѣмъ въ Англіи. Это можетъ и не можетъ послужить въ пользу Франціи. По моему мнѣнію, мѣры, принимаемыя въ этомъ отношеніи въ Англіи, можно считать благоразумнѣйшими; мы сооружаемъ только такія публичныя зданія, которыя оказываются безусловно необходимыми. Въмѣсто того, чтобы воздвигать большія общественныя зданія, въ видахъ будущей въ нихъ потребности, мы ограничиваемся только тѣмъ, что необходимо потребно для настоящаго времени.» Г. Корри, сравнивая Францію съ Англіей, упустилъ изъ виду весьма важное обстоятельство—и именно, что въ Англіи находится много портовъ, въ которыхъ сама природа устроила обширные бассейны, такъ напримѣръ, портсмутское адмиралтейство—есть природный бассейнъ, въ которомъ корабли могутъ останавливаться у самой верфи во всякое время, во всякую пору года, и стоять совершенно безопасно отъ всякой непогоды. Во Франціи нѣтъ ни одного подобнаго порта. Шербургъ превосходный портъ, но въ немъ корабли не могутъ стоять подлѣ пристаней, и для этого необходимо было сдѣлать искусственные бассейны. То же самое должно сказать о Брестѣ и Тулонѣ. Въ Девонпортѣ также имѣется прекрасный натуральный бассейнъ, въ которомъ корабли могутъ стоять подлѣ верфи во всякое время года. Безъ сомнѣнія, увеличеніе удобства въ докахъ составляетъ такой предметъ, который вполне заслуживаетъ вниманія правительства, и вниманіе это обращено надлежащимъ образомъ, потому что въ смѣтахъ на нынѣшній годъ назначена сумма на увеличеніе кэйгамскаго бассейна. Адмиралтейство, кромѣ того, разсматриваетъ весьма важный проэктъ объ увеличеніи удобства въ портсмутскомъ бассейнѣ, посредствомъ устройства плавучихъ пристаней, у которыхъ корабли удобно могутъ починываться, подобно тому, какъ это сдѣлано въ Ливерпулѣ. Принимая, поэтому, въ соображеніе, что Франція не имѣетъ натуральныхъ бассейновъ, и что публичныя работы Франціи, для пополненія этого недостатка, производились въ размѣрахъ гораздо большихъ, чѣмъ требовалось для страны, обладающей превосходными естественными бассейнами, такими, какіе имѣетъ Англія, было бы весьма неблагоразумно дѣлать огромныя издержки на устройство бассейновъ. Въ нашемъ флотѣ находится три броненосныхъ судна, длиною 400 футъ и три—равныхъ *Warrior's*. У насъ построено уже или строится четыре дока, которые будутъ принимать эти суда въ полномъ грузу, кромѣ чатамскаго дока, для входа въ который потребуется снять нѣкоторое количество тяжестей. Чтобы говорить, что четырехъ доковъ, такой величины, недостаточно, надобно прежде спросить: неужели адмиралтейство

намѣрено строить безчисленное множество судовъ, такой огромной длины? Не входя, въ настоящее время, въ разсмотрѣніе этого вопроса, можно сказать, однакоже, что весь нашъ броненосный флотъ будетъ простираться до 25 судовъ, различной длины. Теперь у насъ находится готовыхъ или готовится 17 доковъ, которые будутъ принимать эти 25 судовъ, включая въ то число всѣ ранги броненосныхъ судовъ, строящихся и уже настроенныхъ. Принимая въ соображеніе какъ настоящія, такъ и будущія потребности флота, кажется, этихъ 17 доковъ будетъ весьма достаточно. Въ Чатамъ и Ширнесѣ находятся два дока, которые могутъ принять корабли, подобные *Royal-Sovereign* или *Prince Albert*.

Г. Корри замѣтилъ, что корабль *Royal-Sovereign*, по сръзкѣ съ него верхней части, не можетъ быть мореходнымъ судномъ. Лордъ Паджетъ отвѣчалъ, что «корабли этого ранга совершенно способны ходить въ море, равно какъ и корабли, подобные *Prince Albert*», и если бы г. Корри сказалъ офицерамъ, командующимъ этими судами, что корабли ихъ не могутъ ходить въ море, онъ привелъ бы ихъ въ крайнее изумленіе. Я охотно допускаю, что эти корабли не въ состояніи принять количества припасовъ и угля, потребнаго для перехода черезъ Атлантическій океанъ, но для того, чтобы выйти изъ гавани и выдержать битву въ Каналѣ, они также способны, какъ и всякій другой корабль въ нашемъ флотѣ. Считаю долгомъ еще разъ повторить, что у насъ находится 17 доковъ для броненосныхъ судовъ. Обращаясь, затѣмъ, къ французскимъ докамъ, нельзя не сознаться, что они имѣютъ много удобствъ; но въ отношеніи гаваней и доковъ при Атлантическомъ океанѣ, французамъ едва-ли можно отдать преимущество предъ англичанами. Въ Атлантическихъ портахъ французы имѣютъ всего 16 доковъ. Я ссылаюсь, въ этомъ случаѣ, на доки для большаго ранга судовъ. Г. Корри объявилъ палатѣ, что французскіе корабли могутъ входить въ свои доки во всякое время; но въ сущности, французы, въ настоящую минуту, имѣютъ только одинъ докъ въ Атлантическихъ портахъ, и именно въ Брестѣ, куда большіе корабли могутъ входить даже и при малой водѣ. Въ Гаврѣ, въ этомъ большомъ коммерческомъ портѣ, дѣлаютъ въ докѣ нѣкоторыя улучшенія. Таково дѣйствительное состояніе французскихъ доковъ въ настоящее время,—состояніе, въ какомъ находятся и англійскія, потому что и у насъ только и есть одна гавань—Девонпортъ, которая можетъ принимать первоклассныя броненосныя суда при низкой водѣ. Разсматривая вопросъ объ удобствахъ доковъ, и сравнивая количество этого удобства въ нашемъ государствѣ съ количествомъ удобства во Франціи, не слѣдуетъ упускать изъ виду выгоды, которыя могутъ быть извлечены изъ англійскихъ

коммерческихъ портовъ. Въ случаѣ нанесенія поврежденій французскому флоту, ему нѣтъ другой поддержки, кромѣ однихъ только казенныхъ верфей, потому что во Франціи не существуетъ большихъ коммерческихъ портовъ, которые бы могли служить подмогой для тѣхъ верфей. Изъ всѣхъ коммерческихъ портовъ, по всему берегу Франціи, только въ Гаврѣ готовится теперь докъ, способный принимать большія броненосныя суда. Посмотримъ теперь, какія преимущества, въ этомъ отношеніи, имѣетъ англійскій. Въ Ливерпулѣ строятся доки, на которые могутъ разсчитывать, въ крайнихъ случаяхъ, военные корабли. Въ Сууттемптонѣ также находится докъ, который можетъ принять *Warrior'a*. Въ Коркѣ есть обширныя приспособленія для исправленія большихъ кораблей, а также и въ другихъ портахъ на берегахъ Британіи, кромѣ тѣхъ, о которыхъ было упомянуто, такъ что число ихъ простирается до 15. Теперь пусть палата сравнитъ настоящее состояніе доковъ съ состояніемъ прежнихъ временъ. Я не говорю, что, въ случаѣ увеличенія числа большихъ кораблей, не окажется надобности увеличить доки, но могу утвердительно сказать, что, въ настоящее время, у насъ есть и доки и корабли, и что государству нѣтъ ни малѣйшаго повода тревожиться. Въ заключеніе сказаннаго, считаю не лишнимъ сказать о томъ понятіи, какое имѣли наши предки о потребностяхъ въ докахъ для нашихъ флотовъ. Я обращаюсь въ 1815 году, потому что въ этотъ годъ государство наше имѣло гораздо болѣе развивающихся вымпеловъ и плавающихъ кораблей, чѣмъ во всякій другой періодъ англійской исторіи. Въ то время у Англіи было 219 линійныхъ кораблей и только 14 доковъ, способныхъ принимать эти корабли, или одинъ докъ на каждые 15 кораблей. Тогда не было возможности осматривать корабли и исправлять ихъ поврежденія, потому только, что одинъ докъ и могъ принять линійный корабль, со всѣми припасами и пушками.

Изъ этого можно заключить, что при настоящихъ требованіяхъ флота, правительство постоянно заботилось объ ихъ удовлетвореніи. Вопросъ объ увеличеніи доковъ правительство и теперь ставитъ для себя на первомъ планѣ. Во всѣхъ колоніяхъ Англіи не существуетъ ощутительнаго недостатка въ докахъ, за исключеніемъ Бермудскихъ острововъ, гдѣ не было никакой возможности устроить ихъ. Въ Мальтѣ, напримѣръ, есть докъ, который можетъ принять *Warrior'a* хотя для этого и потребуются сдѣлать въ немъ нѣкоторыя измѣненія. Сверхъ того, теперь разсматривается прозекъ о присоединеніи къ этому доку другого. «Что касается до прочихъ нашихъ колоній, то, благодаря дѣятельности и трудолюбію мѣстныхъ жителей, большого недостатка въ докахъ не существуетъ. Въ Австраліи

находится два дока, которые, хотя и не могут принимать судовъ большаго размѣра, но они вполне доступны для судовъ, имѣющихъ 20 футъ углубленія. Въ Бомбеѣ находится два прекрасныхъ дока для судовъ небольшого углубленія; существуютъ также доки въ Сингапурѣ, Кантонѣ, Амойѣ и въ разныхъ другихъ мѣстахъ на китайскомъ берегу».

Не смотря на доводы секретаря адмиралтейства, вопросъ объ увеличеніи доковъ и сообщеніи имъ большаго удобства, остался нерѣшеннымъ. Предложеніе г. Корри поддерживали и другіе члены, и между прочимъ г. Лэйрдъ, сэръ Дж. Элфинстонъ, капитанъ Талботъ, г. Витбрэдъ, сэръ Дж. Паккингтонъ и сэръ Дж. Хэй. По всей вѣроятности, онъ еще разъ будетъ возобновленъ, и еще разъ на то представится случай узнать что нибудь объ этомъ интересномъ предметѣ.

Взятіе Нью-Орлеана.

Изъ извѣстій объ американской войнѣ болѣе всего заслуживаютъ вниманія извѣстія о взятіи Нью-Орлеана. Судя по американскимъ газетамъ, такого блистательнаго дѣйствія не было еще въ лѣтописяхъ флота Союзныхъ штатовъ. Надобно сказать, что прикрывающіе этотъ городъ форты Джаксонъ и Сентъ-Филиппъ чрезвычайно сильныя укрѣпленія, построенныя подъ наблюденіемъ Борегара, который говорилъ, что они могутъ выдержать атаку флотовъ цѣлаго свѣта. На нихъ надѣялись, какъ на не приступныя твердыни; въ Южныхъ штатахъ взятіе этого города считалось невозможнымъ. До того дня, когда извѣстіе о взятіи Нью-Орлеана достигло Ричмонда, Чарльстауна и Мемфиса, американскія газеты были наполнены описаніемъ мѣръ, принятыхъ для защиты этой большой южной столицы.

Бомбардированіе началось 16 мая и продолжалось почти безпрерывно въ теченіе шести дней и пяти ночей. Говорятъ, что въ одно время, въ теченіе семидесяти послѣдовательныхъ часовъ, бросалось по пяти бомбъ въ минуту, слѣдовательно всего было брошено 21 000 бомбъ. Въ это время протянутая поперекъ рѣки цѣпь была перерѣзана, и, съ открытіемъ прохода, коммодоръ Фаррагутъ рѣшился нанести сильный и смѣлый ударъ—пробѣжать съ своимъ флотомъ мимо крѣпостей и овладѣть городомъ. Предпріятіе въ высшей степени смѣлое. Рѣка въ этомъ мѣстѣ довольно узка и обстрѣливалась на значительное разстояніе перекрестными огнями двухъ крѣпостей. Выше крѣпостей находилось тринадцать вооруженныхъ парусныхъ и между ними *Merrimac* и таранъ *Manassas*. Коммодоръ рѣшился выдержать крѣпостной огонь, сдѣлаться съ флотомъ сепаратистовъ,

овладѣть имъ или принудить его удалиться, и потомъ, не медля, отправиться къ городу.

Нью-Орлеанъ, полагаясь на крѣпости, имѣлъ для своей обороны небольшую, но довольно грозную эскадру изъ пароходовъ, канонирскихъ лодокъ и плавучихъ батарей. Поэтому они представляли собою легкую добычу; стоило только пройти мимо крѣпостей. Но какииъ образомъ совершить такой подвигъ? Они были вооружены самыми тяжелыми орудіями, обстрѣливавшими пространство на двѣ мили, а фарватеръ находился такъ близко къ нимъ, что корабли должны были проходить подъ картечными выстрѣлами. Кромѣ того, атакующему предстояло бороться съ сильнымъ противнымъ теченіемъ, по которому неслись брандеры. Форты открыли огонь, когда флотъ находился отъ нихъ въ одной съ четвертью мили. Выстрѣлы были чрезвычайно вѣрны; они потопили нѣсколько судовъ и нѣсколько сдѣлали неспособными къ дальнѣйшему дѣйствию. Не смотря на то, нападающіе черезъ полтора часа послѣ снятія съ якоря, находились уже внѣ выстрѣловъ, и участь Нью-Орлеана была рѣшена.

Флотъ федералистовъ, за исключеніемъ трехъ канонирскихъ лодокъ, успѣлъ пройти мимо крѣпостей, потерявъ 120 человекъ убитыми и ранеными. По выходѣ изъ подъ огня крѣпостныхъ орудій, онъ спустился на флотилію сепаратистовъ. Таранъ *Manassas*, въ попыткѣ потопить *Mississippi*, самъ пошелъ ко дну. Соперникъ былъ ему не по силамъ. Канонирская лодка *Verona*, послѣ неоднократныхъ блистательныхъ подвиговъ, была, наконецъ, пробита шпиромъ южнаго парохода *Webster*; первая, утопая, сдѣлала такой страшный залпъ по своему непріятелю, что они вмѣстѣ пошли ко дну.

Изъ тринадцати южныхъ пароходовъ только два успѣли спастись, чтобы сообщить вѣсть объ участи своихъ товарищей. Между тѣмъ, коммодоръ Фаррагутъ нагруженный углемъ изъ запасовъ, приготовленныхъ для флота сепаратистовъ, отправился въ Нью-Орлеанъ и потребовалъ его немедленной сдачи. Изъ послѣднихъ свѣдѣній намъ уже извѣстно, что городъ этотъ сдался и въ настоящее время занятъ федеральными войсками. Интересно было бы знать, какія именно суда съ той и другой стороны принимали участіе въ этомъ дѣйствиіи, но, къ сожалѣнію, мы не имѣли источниковъ, изъ которыхъ можно было бы почерпнуть болѣе или менѣе точныя свѣдѣнія по этому предмету.

Такимъ образомъ, неприступныя укрѣпленія Нью-Орлеана, пали; корабль или два принесены въ жертву, а остальная часть флота прошла мимо крѣпостей безнаказанно. То же самое можетъ случиться и съ спитгэдскими крѣпостями, замѣчаютъ нѣкоторые, когда они бу-

дуть построены и потомъ атакованы сильнымъ непріателемъ. Можетъ быть, это и такъ; но, во всякомъ случаѣ, сооруженіе ихъ необходимо собственно для судовъ, которыя подъ орудіями ихъ будутъ искать защиты. Въ № 44 и 45 Кронштадтскаго Вѣстника приведенъ рапортъ комитета, занимающагося изысканіемъ способовъ къ оборонѣ Англіи, въ которомъ превосходно доказана необходимость береговыхъ укрѣпленій, въ приморскихъ гаваняхъ вообще, и на спитгэдскомъ рейдѣ въ особенности. Не смотря на то, коммодоръ одного англійскаго морскаго клуба замѣчаетъ, что судьба Англіи будетъ рѣшена, если она потеряетъ свое первенство на моряхъ. Тогда никакія крѣпости не спасутъ ее. Но дайте ей корабли, съ которыми бы она всюду и смѣло могла встрѣтить непріателя, дайте ей пушки, которыя бы не разрывало, и людей, которые бы умѣли хорошо управлять этими пушками, и она будетъ пользоваться тѣмъ спокойствіемъ и безопасностью, которыя были всегдашнимъ ея состояніемъ. Самые надежные, самые вѣрные защитники острововъ Великобританіи—это англійскіе корабли, англійскій флотъ. И что за бѣда, если эти корабли должны преобразоваться въ длинные, низкіе, змѣеподобные предметы, сдѣланные изъ желѣза? Они точно также должны выполнять свое назначеніе, какъ выполняла до нихъ величественная раса деревянныхъ кораблей! Но увы! можетъ ли кто представить себѣ готовящуюся участь знаменитымъ деревяннымъ стѣнамъ Англіи, и не воскликнуть: «Чтобы сказать при этомъ Нельсонъ и всѣ морскіе герои минувшихъ дней, громившіе непріателя на близкихъ и отдаленныхъ моряхъ?» Какъ бы то ни было, великая реформа началась уже въ той силѣ, которая всегда была правою рукою Англіи, и дѣйствительность которой никогда не уменьшится.

Еще о куполахъ кап. Кольза и о броненосномъ таранѣ г. Кокрана.

Приводимъ здѣсь коротенькое описаніе кораблей съ куполами капитана Кольза, которое можетъ служить очеркомъ перемѣны, ожидаемой во флотѣ Великобританіи. Суда этой системы предназначаются: одни для дальняго плаванія, и другія для защиты береговъ; первыя будутъ имѣть отъ 6 до 8 куполовъ. Вотъ что говоритъ о нихъ самъ г. Кользъ:

«Съ того времени, какъ я прочиталъ свою лекцію по этому предмету, и именно съ іюня 1860 года, много совершилось событій, и мнѣ пріятно сказать, что всѣ мои предположенія оправдались на самомъ дѣлѣ. Такъ какъ относительно способности моихъ судовъ, совершать дальнія плаванія, носятъ весьма различные слухи, то я считаю необходимымъ сказать нѣсколько словъ на счетъ ихъ воору-

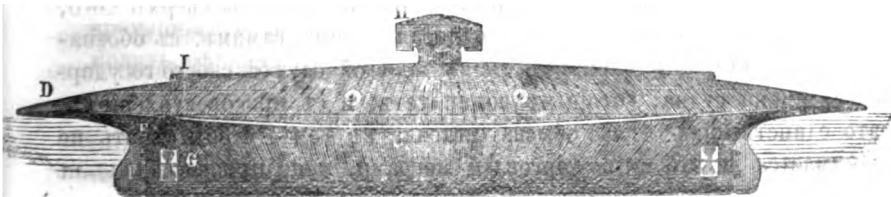
женія. Мачта, которую я предлагаю, должна быть желѣзная, выдѣланная особымъ образомъ и требующая самой незначительной оснастки — по одной толстой вантѣ и по одному фордуну съ той и другой стороны; мачты и стеньги составляютъ одно цѣлое, по примѣру мачтъ, употребляемыхъ на поляркахъ, съ марселями Кунингама. Мачты и рей для трехъ ранговъ мореходныхъ судовъ должны имѣть одну и ту же величину; длина нижнихъ рей 70 футъ, марсрей 60 футъ; Это доставитъ возможность кораблямъ снабжать другъ друга, на отдаленныхъ станціяхъ, запасною реею. Въ вооруженіи этихъ судовъ я старался сообщить какъ можно больше парусности при попутномъ вѣтрѣ и наименьшую площадь мачтъ и рей, когда судно будетъ идти, подъ одними парами, противъ вѣтра. Настоящее вооруженіе линійныхъ кораблей и фрегатовъ чрезвычайно какъ замедляетъ, если только не парализируетъ ихъ движенія, когда они идутъ подъ парами въ бурную погоду.

•Передняя половина корабля, впереди машиннаго отдѣленія, опредѣляется для помѣщенія экипажа, а задняя для офицерскихъ каютъ. Этотъ планъ былъ представленъ адмиралтейству въ 1859 году, но позднѣе я измѣнилъ его. Вентиляція подобнаго судна та же самая, что и на всякомъ другомъ суднѣ, гдѣ находятся сплошныя, нераздѣленные перегородками палубы; она производится посредствомъ люковъ, съ присовокупленіемъ къ нимъ куполовъ, изъ коихъ каждый дѣйствуетъ какъ гигантскій вентиляторъ, потому что вершина купола имѣетъ отверстіе въ 9 фут. въ діаметрѣ, защищенное крѣпкими желѣзными полосами. Многіе выражали сомнѣніе, относительно неудобства, происходящаго отъ согрѣшенія и дыма внутри куполовъ. Одинъ изъ куполовъ, поставленный на учебномъ артиллерійскомъ суднѣ *Hazard*, въ Портсмутѣ, съ двумя 110 фунтовыми орудіями, былъ совершенно закрытъ брезентомъ, орудія стрѣляли одновременно, подъ куполомъ находилось при каждой пушкѣ по шести человекъ прислуги и, сверхъ того, шесть постороннихъ зрителей, но никто изъ нихъ не испытывалъ ни малѣйшаго неудобства отъ дыма или сотрясенія. Обращеніе тяжелыхъ фрегатовъ и линійныхъ кораблей, построенныхъ по старому образцу, въ броненосныя суда, съ мними куполами, не потребуетъ большихъ издержекъ. Что касается до ихъ способности нести тяжелую артиллерію, то сэръ Вильямъ Армстронгъ, въ письмѣ своемъ въ *Times*, справедливо замѣчаетъ, что куполомъ моего изобрѣтенія разрѣшается задача какимъ образомъ должно управлять самыми тяжелыми орудіями, и дѣйствительно куполь этотъ сообщаетъ безграничную возможность примѣненія механическихъ средствъ и инженернаго искусства къ управленію орудіемъ. Я увѣренъ въ этой безграничности, и въ скоромъ времени на-

дѣлюсь имѣть случай доказать, что 150 фунт. орудіемъ въ 12 тоннъ вѣсомъ такъ же легко управлять, какъ мы теперь управляемъ двумя орудіями въ одномъ куполѣ. Этотъ куполъ вмѣстѣ съ орудіями вѣситъ 75 тоннъ. Когда послѣ опытовъ, произведенныхъ въ Шебуринессѣ надъ 150 фунт. орудіемъ и бортомъ *Warrior*а сдѣлалось очевиднымъ, что судно, имѣющее только одинъ изъ этихъ куполовъ, съ однимъ такимъ орудіемъ можетъ взять верхъ надъ фрегатомъ, то нельзя не пожелать, чтобы судно имѣло только нѣсколько самыхъ большихъ орудій и куполовъ. Орудія для куполовъ должны быть самыя лучшія, какія только можетъ доставить государство; орудія, заряжаемыя съ дула, я предпочитаю орудіямъ, заряжаемымъ съ казенника».

— Новый паровой таранъ въ 1000 тоннъ, предлагаемый г. Кокраномъ, по мнѣнію составителя проэкта, не потребуетъ для своей брони плитъ такихъ толстыхъ, какъ употребляемыя нынѣ; формы судна, представляющія угловатыя поверхности, сообщаютъ защиту отъ снарядовъ, которыя большею частью скользятъ только по бронѣ. Особенное устройство дымовой трубы не позволяетъ бомбѣ упасть въ нее и произвести поврежденіе въ машинѣ. Кормовой и носовой шпироны устроены такъ, что они будутъ ударять въ бортъ судна у самой ватерлиніи, и тѣмъ доставятъ командѣ пробитаго судна нѣсколько шансовъ къ спасенію отъ потопленія. Г. Кокранъ выражаетъ при этомъ ту мысль, что потопить судно съ экипажемъ безчеловѣчно, когда самъ не жертвуешь ни одною жизнею. Для разрѣшенія силы удара снаряда въ бортъ его тарана, г. Кокранъ подъ плиты брони кладетъ шести-дюймовой толщины гуттаперчевую подкладку; плиты брони и самая подкладка прикрѣпляются къ борту не винтами на гайкахъ, а пришиваются проволочными шнурами. Такой таранъ будетъ въ состояніи нести до 6 армстронговыхъ 300 фунт. орудій. Входъ въ судно черезъ погонный портъ, а потому абордажъ его невозможенъ. Двойной винтъ будетъ устроенъ для задняго хода, чтобы дать средство тарану скорѣе отойти отъ пораженнаго имъ судна. Вентиляція внутри производится посредствомъ особыхъ мѣховъ и вѣялокъ, сообщающихся съ паровой машиной судна.

Броненосный паровой таранъ.



На приложенномъ рисункѣ: *C* представляетъ кованную изъ желѣза полосу, опоясывающую все судно и оканчивающуюся у шпироновъ *D*; тяжелый желѣзный киль, стѣмъ и старнпость *E*,—всѣ они вмѣстѣ составляютъ одну штуку; *F*—руль, *G*—винтъ, *H*—дымовая труба; *J*—входъ въ судно. Отверстія въ бронѣ назначены для орудій; на приложенномъ рисункѣ ихъ четыре—по два на сторонѣ. Буквы рисунка, назначенныя на одной оконечности, соотвѣтствуютъ тѣмъ же предметамъ, находящимся на другой.

Трактатъ между Англійей и Союзными Штатами о прекращеніи торговли неграми.

Для усиленія способствъ, принятыхъ по настоящее время, къ прекращенію торговли неграми, на африканскомъ берегу, заключенъ 7 апрѣля нынѣшняго года между помянутыми государствами слѣдующій трактатъ.

I. Договаривающіяся державы взаимно согласились, чтобы военныя корабли ихъ флотовъ, которымъ даны будутъ особыя инструкции для этой цѣли, имѣли право осматривать такія купеческія суда договаривающихся націй, которыя, по какимъ либо основательнымъ причинамъ, дадутъ поводъ подозрѣвать, что онѣ занимаются торговлей неграми, или приспособлены къ этой торговлѣ, или же занимались торговлей неграми во время вояжа, въ который будутъ встрѣчены военными крейсерами; эти крейсера могутъ задерживать, отсылать или уводить подобныя суда, съ тою цѣлю, чтобы подвергнуть ихъ суду на основаніяхъ, ниже сего изложенныхъ.

1) Осмотръ производится одними только военными судами, назначенными исключительно для этой цѣли, согласно съ условіями настоящаго трактата.

2) Право осмотра ни въ какомъ случаѣ не должно распространяться на военныя суда той или другой изъ двухъ націй; оно ограничивается только купеческими судами; имъ не должно пользоваться никакое военное судно той или другой изъ договаривающихся сторонъ въ предѣлахъ колоніи или порта, или въ предѣлахъ водъ, принадлежащихъ другой сторонѣ.

3) Каждый разъ, когда купеческое судно будетъ осмотрѣно военнымъ кораблемъ, командиръ этого корабля, приступая къ осмотру, обязанъ предъявить командиру купеческаго судна инструкціи, по которымъ онъ уполномоченъ производить осмотръ, и сверхъ того, обязанъ выдать свидѣтельство, подписанное имъ самимъ, съ обозначеніемъ ранга, занимаемаго имъ въ морской службѣ своего государства, имени судна, которымъ командуетъ, и съ присовокупленіемъ, это единственная цѣль обыска состояла въ томъ, чтобы узнать не занимается ли это судно торговлей неграми, и не приспособлено ли

оно для этой торговли. Когда обыскъ производится не самимъ командиромъ крейсера, а однимъ изъ его офицеровъ, то послѣдній обязанъ предъявить капитану купеческаго судна копію съ вышепомянутыхъ инструкцій, подписанная командиромъ крейсера; онъ, точно также, долженъ выдать свидѣтельство, подписанное имъ самимъ, съ обозначеніемъ своего ранга во флотѣ, имени командира, по приказанію котораго онъ производитъ обыскъ, имя крейсера, на которомъ служить, и цѣль обыска. Если послѣ обыска окажется, что документы судна находятся въ надлежащемъ порядкѣ, и что цѣль его плаванія не заключаетъ въ себѣ ничего противузаконнаго, осматривающій офицеръ долженъ занести въ шханечный журналъ купеческаго судна, что обыскъ былъ произведенъ вслѣдствіе вышесказанныхъ особыхъ инструкцій, и судну предоставляется полная свобода продолжать свое плаваніе. Чинъ офицера, производящаго обыскъ, долженъ быть не менѣ лейтенанта флота, за исключеніемъ только случаевъ, когда его мѣсто, по какимъ либо обстоятельствамъ, будетъ занимать офицеръ низшаго ранга.

4) Взаимное право обыска и задержаніе судовъ будетъ производиться только на разстояніи 200 миль отъ береговъ Африки, къ югу отъ тридцать второй параллели сѣверной широты и на тридцать миль отъ береговъ острова Кубы.

II. Въ видахъ точнаго приведенія означенныхъ въ предыдущей статьѣ мѣръ въ исполненіе, постановляется:

1) Всѣ корабли военныхъ флотовъ двухъ націй, которые будутъ назначены для прекращенія африканской торговли неграми, должны быть снабжены отъ своихъ правительствъ экземпляромъ настоящаго трактата, особыми инструкціями и наконецъ постановленіями для различныхъ судебныхъ мѣстъ, до которыхъ будетъ относиться разбирательство подобнаго рода дѣлъ. Всѣ эти дополненія входятъ въ составъ настоящаго трактата (*).

2) Каждая изъ договаривающихся сторонъ обязывается отъ времени до времени сообщать другой имена различныхъ кораблей, снабженныхъ подобными инструкціями, силу каждаго судна и имена командировъ. Командиры должны имѣть чинъ капитана флота или по крайней мѣрѣ лейтенанта; само собою разумѣется, что инструкціи, первоначально выданныя офицеру, имѣющему чинъ лейтенанта флота, или другой высшій чинъ, въ случаѣ его смерти или временнаго отсутствія, будутъ достаточны для того, чтобы уполномочить офицера, которому поручено будетъ командованіе, произве-

(*) Къ сожалѣнію, при приводимомъ нами трактатѣ, не приложено этихъ дополненій, которыя, по существу своего содержанія, должны быть довольно интересны.

сти обыскъ, хотя бы этотъ офицеръ и не имѣлъ вышепомянутого чина.

3) Если командиръ крейсера той или другой изъ двухъ націй заподозритъ, что какое нибудь купеческое судно, подъ прикрытіемъ или конвоемъ какого-либо корабля или кораблей другихъ націй, везетъ негровъ, или нанято для торговли неграми, или приспособлено для этой торговли, — командиръ крейсера долженъ сообщить свои подозрѣнія конвонрующему командиру, который, въ сопровожденіи командира крейсера, долженъ произвести обыскъ подозрѣваемаго судна; и въ случаѣ, если подозрѣнія окажутся, по смыслу настоящаго трактата, основательными, означенное судно отводится или отсылается въ одно изъ мѣстъ, гдѣ находятся судебныя мѣста, чтобы сдѣлать надъ нимъ законное постановленіе.

4) Командиры крейсеровъ обѣихъ націй, которые будутъ назначены для отправленія этой службы, должны строго держаться точнаго смысла данныхъ имъ инструкцій.

III. Такъ какъ предъидущія двѣ статьи опредѣлены съ обоюднаго согласія, то обѣ договаривающіяся стороны взаимно обязываются возмѣщать убытки, которые могутъ понести ихъ подданные или граждане чрезъ самопроизвольное и противозаконное задержаніе ихъ судовъ. При этомъ подразумѣвается, что возмѣщеніе убытковъ производится тѣмъ правительствомъ, крейсеръ котораго окажется виновнымъ въ такомъ самопроизвольномъ и противозаконномъ задержаніи, и что обыскъ и задержаніе судовъ, означенныхъ въ первой статьѣ сего трактата, будутъ производимы только тѣми кораблями, которые будутъ принадлежать къ флотамъ той или другой изъ двухъ договаривающихся сторонъ и которые будутъ снабжены вышепомянутыми особыми инструкціями. Вознагражденіе убытковъ, о которыхъ упоминается въ этой статьѣ, будетъ выплачиваемо въ теченіе одного года, считая со дня, въ который третейскій (mixed) судъ сдѣлаетъ свое постановленіе.

IV. Чтобы постановленіе суда состоялось по возможности безъ малѣйшаго замедленія и неудобства для судовъ, которыя будутъ задержаны согласно съ первой статьѣ этого трактата, будутъ учреждены, въ возможно непродолжительномъ времени, три третейскіе суда, составленные изъ равнаго числа лицъ, принадлежащихъ помянутымъ двумъ націямъ и назначаемыхъ для этой цѣли правительствомъ той и другой стороны. Эти суды будутъ находиться — одинъ въ Сьерра-Ліоне, одинъ на мысѣ Доброй Надежды и одинъ въ Нью-Йоркѣ.

Впрочемъ, каждая изъ договаривающихся сторонъ сохраняетъ за

собой право перемѣны, по своему усмотрѣнію, мѣстопробытія суда или судовъ, находящихся въ ихъ собственныхъ владѣніяхъ.

Эти суды разбираютъ дѣла, представляемыя имъ согласно постановленіямъ настоящаго трактата, а также присоединенныхъ къ нему и составляющихъ съ нимъ одну цѣль, правилъ инструкціи. Опрежденіе суда апелляціи не подлежитъ.

V. Если командующій офицеръ какого либо корабля, принадлежащаго къ флоту той или другой стороны, надлежащимъ образомъ назначенный согласно постановленіямъ первой статьи этого трактата, сдѣлаетъ отступленіе отъ условій означеннаго трактата, или отъ инструкцій,—то правительство, которое будетъ считать себя обиженнымъ, имѣетъ право требовать удовлетворенія, и въ такомъ случаѣ правительство, которому такой командующій офицеръ будетъ принадлежать, обязывается изслѣдовать предметъ жалобы и сдѣлать взысканіе съ того офицера соразмѣрно съ произвольнымъ отступленіемъ отъ инструкцій.

VI. Далѣе постановляется, что всякое американское или британское коммерческое судно, которое будетъ осматрѣно на основаніи этихъ постановленій, въ такомъ только случаѣ можетъ быть задержано и отправлено или приведено въ то мѣсто, гдѣ находится учрежденный на этотъ предметъ судъ, если въ корабельныхъ принадлежностяхъ будутъ найдены нижепоименованные предметы, и именно:

1) Люки съ открытыми рѣшетками, вмѣсто глухихъ люковъ, которые бывають обыкновенно на купеческихъ судахъ.

2) Раздѣленія или перегородки въ трюмѣ или палубѣ числомъ больше, нежели потребно для судовъ, занимающихся законной торговлей.

3) Запасныя доски, приспособленныя къ устройству изъ нихъ второй или невольнической палубы.

4) Кандалы или ручныя оковы.

5) Большое количество воды въ бочкахъ или ящикахъ, чѣмъ необходимо для экипажа купеческаго судна.

6) Необыкновенное число деревянныхъ бочекъ или другихъ сосудовъ для содержанія въ нихъ жидкости, если только шкиперъ не представитъ свидѣтельство таможи того мѣста, изъ котораго онъ отправлялся въ море, и удостовѣреніе отъ владѣтелей подобныхъ судовъ, въ томъ, что такое чрезмѣрное количество бочекъ или другихъ сосудовъ будетъ употреблено только для пальмоваго масла или для другихъ предметовъ законной торговли.

7) Число баковъ или чашекъ большее, чѣмъ потребно для экипажа купеческаго судна.

8) Котель или другой кухонный аппарат необыкновенной величины, больше или такой, какой возможно сдѣлать больше, чѣмъ потребно для экипажа купеческаго судна, или же, наконецъ, нѣсколько котловъ или другихъ подобныхъ сосудовъ обыкновенной величины.

9) Чрезмѣрное количество рису, бразильской муки, маниока или кассады, обыкновенно называемой фарина, майса, индѣйскаго ячменя, вообще всякаго другаго рода провизіи болѣе, чѣмъ потребно для экипажа; если только не будетъ доказано, что этотъ рисъ, фарина, мука, майсъ, ячмень или другой родъ провизіи, составляетъ грузъ, назначенный для торговли.

10) Количество матовъ или циновокъ больше, чѣмъ потребно для экипажа купеческаго судна, если тоже не будетъ доказано, что эти маты или циновки составляютъ грузъ, предназначенный для торговли.

Если обнаружится что одинъ или нѣсколько вышеозначенныхъ предметовъ находятся на суднѣ или находились на немъ во время плаванія, въ которое судно было захвачено, то фактъ этотъ долженъ считаться за *prima-facie* доказательство, что судно занималось африканской торговлей неграми, и вслѣдствіе этого, судно должно быть присуждено и объявлено законнымъ призомъ, если только шкиперъ или судовозяева не представятъ суду яснаго и неопровержимаго удостовѣренія, что во время задержанія или взятія судно имѣло законное назначеніе и что различные вышепомянутые предметы, найденные на суднѣ во время его задержанія, были необходимы для законной цѣли его плаванія.

VII. Если одинъ изъ предметовъ, изчисленныхъ въ предыдущей статьи, п служащихъ поводомъ къ обвиненію, будетъ найденъ на купеческомъ суднѣ, или окажется, что онъ находился на суднѣ во время плаванія, въ которое судно было захвачено, то шкиперу, судовладѣльцу или всякому другому лицу, принимающему участіе въ снаряженіи судна или его грузѣ, не выдается никакого вознагражденія за потери, поврежденія или издержки, произшедшія отъ задержки судна, даже и въ такомъ случаѣ, если бы судъ не призналъ его виновнымъ.

VIII. Между двумя договаривающимися государствами постановлено, что во всякомъ случаѣ, когда судно, на основаніи этого трактата, тѣмъ или другимъ крейсеромъ будетъ задержано, какъ занимающееся торговлей африканскими невольниками, или какъ приспособленное для этой торговли, и вслѣдствіе этого будетъ осуждено однимъ изъ учрежденныхъ на этотъ предметъ судовъ, — означенное судно, послѣ произнесеннаго надъ нимъ приговора, должно быть немедленно разломано, если только которое либо изъ двухъ правительствъ не пожелаетъ купить его для своего флота, по цѣнѣ,

опредѣленной компетентнымъ лицомъ, избраннымъ для этой цѣли судомъ; въ такомъ случаѣ правительству, крейсеромъ котораго было задержано судно, предоставляется право покупки прежде всѣхъ другихъ.

IX. Капитанъ, штурманъ, лоцманъ и экипажъ всякаго судна, осужденнаго судомъ, должны быть наказаны по законамъ того государства, которому будетъ принадлежать подобное судно; точно также должны быть наказаны судохозяинъ, или судохозяева, или лица, снаряжавшія судно въ плаваніе, если они не докажутъ, что не принимали ни малѣйшаго участія въ этомъ предпріятіи.

Въ видахъ устраненія стѣснительнаго положенія и обременительныхъ издержекъ, шкиперъ и экипажъ всякаго судна, которое можетъ быть осуждено приговоромъ одного изъ учрежденныхъ судовъ, а равно и всѣ другія лица, найденныя на суднѣ, будутъ отправлены и переданы въ распоряженіе націи, подъ флагомъ которой плавало осужденное судно во время его взятія. Вмѣстѣ съ тѣмъ отправляются свидѣтели и доказательства, необходимыя для подтвержденія виновности шкипера, экипажа или другихъ лицъ.

Та же самая мѣра должна быть принята въ отношеніи подданныхъ или гражданъ, которые будутъ найдены крейсеромъ на суднѣ какой либо третьей державы, или на суднѣ, которое плаваетъ безъ флага, безъ документовъ, но которое можетъ быть признано всякимъ компетентнымъ судомъ за судно, занимающееся торговлею африканскими неграми.

X. Негры, которые окажутся на осужденномъ суднѣ, согласно съ условіями настоящаго договора, передаются въ распоряженіе правительства, крейсеромъ котораго захвачено судно; они должны быть немедленно освобождены и оставаться свободными; правительство, которому они будутъ переданы, гарантируетъ ихъ свободу.

XI. Документы, относящіеся до сего трактата и пополняющіе его, суть слѣдующіе:

а) Инструкціи для крейсеровъ, назначаемыхъ для пресѣченія торговли африканскими неграми. в) Постановленія относительно судебныхъ учреждений.

XII. Трактатъ этотъ, по надлежащей ратификаціи, сохраняетъ свою силу въ теченіе десяти лѣтъ, послѣ обмѣна ратификацій.

Въ іюньской книжкѣ *Journal of the Royal United Service Institution* помѣщена замѣчательная статья капитана Е. Гардинера Фишбурна о томъ, какое орудіе лучше всего можетъ быть употребляемо на военныхъ судахъ, и происходившія 19, 20 и 21 мая по поводу этой статьи пренія между членами института. Какъ въ статьѣ,

такъ и въ преніяхъ, заключается столько интересныхъ фактовъ, относящихся до новѣйшихъ требованій артиллеріи, что редакція Сборника, надѣется въ будущей книжкѣ сообщить ихъ читателямъ въ возможной полнотѣ.

Замѣтка о пути изъ Китая въ Сидней.

(*Письмо къ ред. Nat. Mag.*) М. Г. Руководимый вашимъ журналомъ, я совершилъ прекрасный переходъ изъ Фу-Чу (Foo Chou) въ Сидней. Я вышелъ изъ Фу-Чу 24 сентября 1861 г., и прошелъ по сѣверной сторонѣ Формозы до 30° N и 150° O. Отсюда я поворотилъ къ югу, пересѣкъ экваторъ въ 162° O долготы, прошелъ безъ затрудненія по восточную сторону группы Соломоновыхъ острововъ и прибылъ въ Сидней 21 ноября, на 58 день плаванія.

Не бывши знакомъ съ плаваніемъ въ этихъ моряхъ, я руководствовался наставленіями, которыя были помѣщены въ вашемъ журналѣ, хотя они и были несогласны съ совѣтами многихъ англійскихъ капитановъ. Я имѣлъ съ собой карты и наставленія лейтенанта Мори, руководствуясь которыми, я совершилъ много прекрасныхъ переходовъ; но къ сожалѣнію, наблюденія Мори въ этой части Тихаго океана весьма недостаточны, и потому въ этомъ случаѣ карты его не могли служить мнѣ большою помощію.

Два другія англійскія судна, пришедшія въ Сидней изъ Фу-Чу, совершили переходы — одно въ 127 дней, а другое въ 107 дней; голландскій баркъ, вышедшій изъ Фу-Чу 14 днями раньше меня, и имѣвшій тоже назначеніе, еще 16 декабря не пришелъ въ Сидней. Всѣ эти суда шли Китайскимъ моремъ, и я бы сдѣлалъ то же самое, если бы у меня не было вашего журнала за 1859 годъ, гдѣ описано (стр. 250—5) плаваніе капитана Хантера (Hunter). Поэтому я съ увѣренностію могу сказать что считаю вашъ журналъ самымъ полезною и цѣнною книгою для всякаго капитана.

Идя въ Сидней отъ восточныхъ береговъ Китая съ начала октября до конца января, я совѣтую судну проходить по сѣверную сторону Формозы и по наружную сторону острововъ Bashees, а потомъ лечь къ югу или SO и держаться этого курса, насколько позволятъ NO пассаты или муссоны, имѣя поставленными бомъ-лисели, и стараться достигъ экватора въ долготѣ около 140° или 145° O. Отсюда надо править вдоль экватора и идти между Новою Ирландіею и островомъ Буренвилля, или править на SO вдоль сѣвернаго берега Новой Гвиннеи, между этимъ островомъ и Новою Британіею. Когда судно будетъ

находиться близъ широты 10° S и долготы 157° O, надо править на S или SO и пройти или между Каледоніею и Fairway Reef, или по западную сторону этого рифа и идти, такимъ образомъ, до NO берега Австраліи, гдѣ встрѣтятся господствующіе сѣверные вѣтры.

Я отдаю предпочтеніе ново-гвинейскому пути, потому что, по моему мнѣнію, W муссонъ не дуетъ такъ далеко къ востоку, какъ говоритъ капитанъ Хантеръ и какъ показано на вашихъ чертежахъ. Онъ можетъ дуть въ долготѣ 160° O только какъ исключеніе, а никакъ не въ видѣ правильнаго муссона. Я говорилъ въ Сидней съ однимъ капитаномъ, который плавалъ въ этихъ мѣстахъ въ продолженіе трехъ лѣтъ и ни разу не встрѣчалъ западнаго вѣтра, о которомъ стоило бы упоминать. На этомъ послѣднемъ переходѣ я разговаривалъ съ встрѣтившимся китоловомъ, который также подтвердилъ мнѣ, что онъ, въ продолженіе трехлѣтняго плаванія, ни разу не встрѣтилъ въ этомъ мѣстѣ западнаго вѣтра. На переходѣ отъ широты 10° S до экватора, между меридіанами 160° и 165° O, я встрѣчалъ только штили и легкіе сѣверные вѣтры; западнаго же вѣтра не было даже и признаковъ. Но я твердо убѣжденъ, что въ Новой Гвинее постоянный западный вѣтеръ дуетъ съ ноября до февраля, и увѣренъ, что могъ бы совершить этотъ послѣдній переходъ въ Сидней въ 35 или 45 дней, въ особенности если бы былъ на экваторѣ въ январѣ.

Этотъ путь на 600 миль короче, чѣмъ идя въ широту 30° N и долготу 155° O, и на 2300 миль короче того, который идетъ Китайскимъ моремъ и по южную сторону Австраліи. Я полагаю, что указаніе на этотъ путь въ вашемъ журналѣ можетъ принести пользу капитанамъ, мало знакомымъ съ этими морями.

Въ этотъ разъ, идя въ Сидней, я проходилъ по западную сторону Каледоніи и нашелъ, что Tamar Shoal (положеніе которой означено сомнительнымъ) находится въ широтѣ $21^{\circ} 22'$ S и долготѣ $161^{\circ} 47'$ O, и слѣдовательно различается отъ положенія ея на картѣ только на 2 мили по долготѣ. Эта мель тянется на 300 фв. футъ и покрыта водою только на 2 фута. Я ее проходилъ въ разстояніи половины длины судна. Она очень опасна, такъ какъ лежитъ на самой дорогѣ судовъ, идущихъ въ Сидней и обратно.

Во время этого же плаванія, я проходилъ въ 1 милѣ по восточную сторону группы семи Каролинскихъ острововъ. Я нашелъ, что они по широтѣ положены на картѣ вѣрно; но на 12 миль дальше къ западу, согласно съ мореходными наставленіями Морн (1855), стр. 807. Юго-восточная ихъ оконечность лежитъ въ широтѣ $5^{\circ} 45'$ N, долготѣ $157^{\circ} 34'$ O.

На слѣдующій день (21 января) въ 6 ч. 30 м. утра, я открылъ весьма пространную мель, соединяющуюся съ островомъ Bourdelaise. Мель эта весьма опасна, идя съ SO, потому что съ этого направленія, самый островъ не видѣнъ съ оконечности рифа, хотя островъ имѣетъ 50 футъ высоты. *P. A. Palack*, командиръ гамбургскаго барка *Эсмеральда*; февраль, 1862.

Пер. Н. Т.



КРИТИКА И БИБЛИОГРАФІЯ

Руководство къ мачтовому искусству. *С.-Петербургъ.*
1861 года. Напечатано по распоряженію Морскаго Министерства.

Хотя мы имѣемъ подобную книгу по мачтовому искусству, изданную еще въ 1828 году, подъ заглавіемъ «Искусство дѣланія мачтъ, стеньгъ, реевъ и прочихъ мачтовыхъ вещей», составленную корабельнымъ инженеромъ полковникомъ Зенковымъ; но руководство это чрезвычайно устарѣло для настоящаго времени. А потому нельзя не радоваться за вышеназванное сочиненіе, которое дѣйствительно можетъ служить руководствомъ къ мачтовому искусству.

Въ рассматриваемой нами книгѣ все мачтовое дѣло изъяснено съ достаточною подробностью; текстъ изложенъ просто, ясно и удобопонятно, а чертежи выполнены съ такою отчетливостію и такъ подробно, что лучшаго и желать не нужно.

Безспорно, такого рода книги обогащаютъ нашу морскую литературу; но, при всемъ томъ, позволимъ себѣ кое-что замѣтить ея автору:

Въ главѣ о рангоутѣ и величинѣ его, не упомянуто о распредѣленіи центровъ мачтъ, объ опредѣленіи длины мачтъ, стеньгъ и реевъ, для каждаго рода судовъ. Хотя на 1-й страницѣ и сказано, что это не относится къ мачтовому мастерству, но оно же и не секретъ, слѣдовательно было бы кстати поговорить объ этомъ, и потому болѣе, что не одинъ же мачтовый мастеръ будетъ читать эту книгу. Какъ руководство, она ему менѣе другихъ нужна; но полагаемъ, она понадобится вообще всякому морскому офицеру, нуждающемуся въ этой спеціальности. Къ тому же, если авторы-специалисты въ своихъ сочиненіяхъ будутъ упускать одинъ—одно, другой—другое, то подобныя руководства не достигнуть

цѣли, съ которою издаются на счетъ правительства. И безъ того у нашихъ специалистовъ многое переходитъ по преданію, и обстоятельнаго совѣта, въ случаѣ нужды, негдѣ взять и нечѣмъ руководствоваться; особенно, если не знаешь иностраннаго языка, или не имѣешь иностраннаго руководства.

Припомнимъ здѣсь къ слову—есть ли у насъ руководства: а) для *разбивки чертежей на пласть* (т. е. увеличенія теоретическихъ чертежей въ настоящую величину); б) для *опредѣленія центра парусности*, и в) для *вычерчиванія растянутой обшивки, распределенія и крѣпленія ея поясовъ*, и т. п. Къ сожалѣнію, нѣтъ! Нѣкоторымъ, правда, и есть, но устарѣлыя, подобно «Мачтовому искусству» г. Зенкова. Молодые же офицеры заимствуются отъ старыхъ, и то довольно поверхностно, наглядно; ибо иные господа опытные специалисты не все и не всегда съ подробностью объясняютъ имъ, держа познанія свои про себя. Но, благодаря высшему морскому начальству, молодое поколѣніе офицеровъ мало потерпитъ отъ такого порядка вещей; нынѣшнія посылки за границу молодыхъ инженеровъ скоро ознакомятъ ихъ съ своими специальностями и съ литературою морскихъ наукъ, а слѣдовательно, есть надежда, что они дадутъ намъ новыя руководства по всѣмъ отраслямъ морскаго дѣла.

Но обратимся къ нашему предмету.

Какъ бы теоретическій чертежъ судна ни былъ хорошо составленъ, но если разбивка произведена безъ надлежащаго вниманія, опытности и искусства, то и построенное судно лишено будетъ мореходныхъ качествъ, и на оборотъ, если чертежъ составленъ не съ особенною точностію, то знающій свое дѣло, при разбивкѣ, можетъ все поправить. О парусности и говорить нечего, если она неправильно расположена.

Отъ хорошо растянутой на чертежѣ обшивки зависать: удобное придѣлываніе досокъ на мѣсто; уменьшеніе серпа и выгода употребленія лѣса; правильное и прочное крѣпленіе обшивки съ внутренними связями и чрезъ то прочность досокъ; успѣхъ работы и, наконецъ, безопасность самаго судна, держащагося на водѣ одною обшивкою (конечно обшивка съ конопатью). Слѣдовательно, при составленіи чертежа судна, какъ равно и при постройкѣ его, требуются знаніе, опытность, искусство и вкусъ; всѣ эти условія держатся одно съ другимъ рука объ руку.

Если же заимствоваться не изъ чего, то откуда же все это возмется?

Мы хотя и дѣлаемъ разборъ книги, но признаемся, что находимся въ непріятномъ невѣдѣніи въ опредѣленіи центровъ мачтъ по длинѣ судна, а также и въ опредѣленіи длины главнаго рангоута, относительно величины судна на паровомъ флотѣ; а потому просимъ

автора «Руководства къ мачтовому искусству», хотя въ Морскомъ Сборникѣ, показать для этого правила, если это не составитъ особаго труда.

Весьма жаль, что авторъ не упомянулъ ни слова о томъ, какими сочиненіями руководствовался при составленіи своей книги. Отчасти, какъ видно, трудъ заимствованъ изъ сочиненія г. Финчама: «A treatise on mastng ships, and mast-making, containing instructions and tables for the mastng of ships of war, merchant-ships, and steam-vessels,.....» by John Fincham. Сочиненіе Финчама дѣйствительно весьма хорошее и полное; при текстѣ приложенъ подробный атласъ, Plates to Fincham on mastng ships, для всѣхъ ранговъ судовъ, не исключая и гребныхъ; причемъ показаны величины парусовъ и опредѣленіе центровъ парусности.

Въ нашемъ руководствѣ, теперь изданномъ, по нашему мнѣнію, недостаетъ одной важной статьи, упущенной изъ вида, — это «устройство на судахъ громоотводовъ». Полагаемъ, что устройство громоотводовъ есть прямое дѣло мачтоваго мастерства.

У насъ принято устраивать громоотводы по способу Сно-Гарриса, у котораго удобопонятно объясненъ способъ придѣлыванія ихъ къ рангоуту, въ палубахъ и по вильсону, съ подробными къ тому чертежами.

Изъ мачтоваго сарая иначе не возмутъ рангоутъ, пока онъ не будетъ готовъ совершенно, т. е. и съ придѣланными громоотводами. Притомъ мачтовый мастеръ обязанъ составить и смѣту или исчисленіе на нихъ; слѣдовательно, нужно бы помѣстить при руководствѣ положеніе и таблицы, по рангамъ судовъ, сколько и какихъ требуется полосъ, болтовъ, гвоздей и разныхъ планокъ, показавъ въ таблицахъ всему размѣры.

Хотя противъ этого авторъ и скажетъ, что опытному мачтовому мастеру все упомянутое должно быть хорошо извѣстно, а если онъ не знаетъ, — то чтожъ за мастеръ. Но полагаемъ, руководства пишутся не для опытныхъ по той части людей, но на оборотъ, для людей несвѣдущихъ, а быть можетъ, и совсѣмъ незнакомыхъ съ дѣломъ; къ тому же есть много любознательныхъ, занимающихся морскимъ дѣломъ изъ любви къ искусству.

Итакъ, какое бы ни было руководство, оно должно трактовать о предметѣ сколь возможно подробнѣе.

Неупомянуто также о предохранительныхъ средствахъ наружной поверхности главнаго рангоута отъ солнца и сырости, особливо если онъ имѣетъ наружныя щели, трещины и къ тому еще не красится; и о вновь предполагаемыхъ средствахъ напityванія внутреннихъ поръ и сиважинъ мачтъ и стеньгъ — маслами.

Далѣе скажемъ, что на многихъ страницахъ есть ошибки или опечатки, наприм. на стр. 47 и другихъ слѣдуетъ: *складныхъ мачтъ*, а напечатано *окладныхъ*; два бугиля, а напечатано для бугиля, и т. п. Ошибки эти въ опечаткахъ не показаны. Повидимому корректуру держалъ человѣкъ только грамотный, а не знающій морскаго дѣла, — что при чтеніи незнакомому съ искусствомъ весьма важно.

Что же касается до изложенія правилъ дѣланія вообще рангоута, то изложить ихъ лучше нельзя и требовать.

На страницѣ 142 замѣчено, что «Ель можетъ быть годна на мелкія части рангоута и на мачты гребныхъ судовъ». Отчего же не вообще на рангоутъ гребныхъ судовъ?—а о веслахъ и неупомнута, тогда какъ у насъ готовится или готовится прежде изъ ели огромное количество веселъ для флота; а изъ ясени, бука и другихъ деревъ у насъ дѣлали или дѣлаютъ веселъ весьма немного, собственно по значительной цѣнности этихъ породъ деревъ.

На страницахъ 140, 141 и 142 показаны вѣсы одного кубическаго фута совершеннаго возраста: сосны, пихты и ели, разнствующіе съ вѣсомъ тѣхъ же породъ, показанныхъ въ «Таблицахъ вѣса металловъ и лѣсовъ въ различныхъ видахъ» г. Рѣшетникова и съ табличками Лѣснаго журнала.

А именно:

	Руководство къ мачтовому искусству.			Въ таблицахъ г. Рѣшетни- кова.			Въ Лѣсномъ журналѣ.		
	Сосна.	Пихта.	Ель.	Сосна.	Пихта.	Ель.	Сосна.	Пихта.	Ель.
Въ сыромъ состояніи . . .	ф у	н т	ы	ф	у н	т ы	ф	у н	т ы
— полусухомъ »	68	59	57½	62	63	55	54	53½	51½
— сухомъ »	48	48	44	40	32	36	»	»	»
	40	36	31½	32	»	30	32½	32	28

Спрашивается, чему вѣрить? думаемъ второму, и то потому только, что въ предисловіи изданныхъ таблицъ г. Рѣшетникова сказано: «работалъ надъ этимъ кропотливымъ трудомъ терпѣливо и добросовѣстно, безъ повѣрки ни одна цифра не попала въ таблицы».

На страницѣ 147 пояснено: «Иногда по срубкѣ дерева, въ отрубкѣ показывается *подпаръ* или гнилость; въ такомъ случаѣ должно отпиливать комель понемногу до тѣхъ поръ, пока гнилость уни-

чтожится.....» Вообще, кажется, принято называть въ *отрубъ* тотъ конецъ дерева, который въ вершинѣ, т. е. отрублена вершина; а нижній толстый конецъ около корня—называется *копьемъ*.

На страницѣ 148 читаемъ: «Опытный маттовый мастеръ узнаетъ достоинство дерева, не только по его цвѣту, запаху и виду волоконъ, но и по самой обработкѣ его». Тутъ дѣло уже нехитрое, — при обдѣлкѣ и обработкѣ, полагаемъ, что и всякій порядочный плотникъ можетъ сдѣлать оцѣнку дереву, а не только опытный маттовый мастеръ.

Жаль, что въ концѣ маттового искусства ничего не упомянуто о новомъ способѣ устройства желѣзныхъ маттъ, бушпритовъ и главныхъ рей,—изобрѣтенія гг. Финча и Лампорта, получившихъ привилегію еще въ 1853 году; а въ 1859 году уже были произведены и опыты надъ мачтами судна въ 1160 тон. *Aérolithe*.

Темзенская компанія предлагаетъ устроить на заказанной въ Англіи нашимъ правительствомъ желѣзной винтовой броненосной батарее желѣзныя мачты, что, благодаря Кораблестроительному департаменту, видно изъ спецификаціи этой батареи (стр. 29): «мачты сдѣлать желѣзныя или деревянныя, какъ будетъ впоследствии рѣшено русскимъ правительствомъ.—Стеньги и реи рижской или красной сосны.—Если мачты будутъ деревянные, то онѣ должны быть снабжены громоотводами Сно-Гарриса».

Изъ этого предложенія видно, что желѣзныя мачты уже въ большемъ ходу. Тутъ же упоминается и о снабженіи маттъ громоотводами Сно-Гарриса, если только мачты будутъ деревянные; а въ маттовомъ искусствѣ ни о томъ, ни о другомъ—ни полслова.

О пользѣ и выгодахъ желѣзныхъ маттъ многое можно бы было сказать: 1) что они значительнѣе могутъ имѣть срокъ службы противъ деревянныхъ; 2) легче деревянныхъ, слѣдовательно облегчали бы вѣсъ надводной части, что весьма важно къ уменьшенію боковой и килевой качки; вмѣстѣ съ тѣмъ, уменьшилась бы разрушающая сила, происходящая отъ тяжести и напора маттъ на палубы и стѣны судна; увеличилась бы остойчивость; уменьшились бы и не были стремительны размахи судна и верхней части рангоута, отчего стеньги и брань-стеньги менѣе подвергались бы опасности и проч.; 3) сохранялся бы драгоценный лѣсъ, въ особенности для маттъ одностеревовъ; избавились бы отъ заботы въ приобрѣтеніи цѣнныхъ маттовыхъ деревъ для цѣлаго флота.—Неудобства желѣзныхъ маттъ—замяна ихъ въ случаѣ потерп; но на такіе случаи до перваго порта, гдѣ можно поставить матту деревянную, парусному судну дѣйстви-

тельно дойти будетъ затруднительно, паровое же, вѣроятно, найдется и безъ фальшиваго вооруженія.

Чтобы выяснитъ выгоды и недостатки желѣзныхъ мачтъ, по нашему мнѣнію, необходимо было помѣститъ въ «Руководствѣ» статью о желѣзныхъ мачтахъ, по возможности развить ее и тѣмъ ознакомить съ этимъ предметомъ морскихъ офицеровъ.

Хотя эти мачты не вошли во всеобщее употребленіе, но отъ чего же не упомянуть о нихъ и не приложить чертежей (*), столь новому производству, особенно, если оно таѣ приложимо къ дѣлу и можетъ послужить къ общей пользѣ, выгодамъ и сбереженію лѣса. Вмѣстѣ съ тѣмъ, мачтовый мастеръ, обративъ на это должное вниманіе, можетъ быть, взялъ бы на себя трудъ, хотя чрезъ посредство кронштадтскаго завода и котельнаго мастера, — обработать этотъ важный предметъ и придумать возможность ввести разныя примѣненія, приспособленія, улучшенія, коихъ въ деревянныхъ мачтахъ сдѣлать невозможно. И почему же бы на первый разъ самимъ не испробовать желѣзныя мачты, въ видѣ опыта, на одномъ изъ небольшихъ судовъ?

Случается видѣть на опытѣ, что русскому человѣку стоитъ сдѣлать только намекъ, и онъ возмется за дѣло и сдѣлаетъ его не хуже иностранца. И конечно, мы отстанемъ во многомъ отъ иностранцевъ, если будемъ думать, что одно намъ не указано, другое не по силамъ, третье невѣроятно, даже невозможно и т. д. Правительство даетъ намъ образованіе, средства, то почему же мы не должны стремиться къ общему благу?

Правда, что и англійскія казенныя адмиралтейства сами рѣдко что создаютъ, но заимствуются болѣе отъ лицъ частныхъ, которые сперва докажутъ всякое новое дѣло на опытѣ, получаютъ привилегію, патентъ, и тогда уже начинаютъ вводить какую-нибудь новинку и въ королевскомъ флотѣ, во избѣжаніе, разумѣется, излишнихъ расходовъ, ибо нововведеніе можетъ и не быть удачно. Доказательствомъ нашихъ словъ могутъ служить даже винтовыя и желѣзныя суда, существованіемъ которыхъ военныя флоты обязаны частнымъ заводчикамъ: гг. Смиту, Мемби, Непиру и другимъ.

Къ сожалѣнію, про нашихъ инженеровъ нерѣдко говорятъ, что ими обладаетъ до нѣкоторой степени апатія и обычай придерживаться старины; но то же самое можно, даже должно, сказать объ англійскихъ инженерахъ; кто изъ нихъ, кромѣ Sir Robert Seppings'a что либо сдѣлалъ новаго, какія открытія или усовершенствованія?

(*) Описаніе, съ приложеніемъ чертежей, можно бы выписать чрезъ агента или книгопродавца англійскихъ книгъ въ С.-Петербургѣ.

Отчего же это происходит? Оттого, что частному судостроителю капиталисту, никто и ничто не мѣшает; онъ знаетъ никого не хочетъ, худо или хорошо сдѣлать, никто судить и оуждать не придетъ къ нему; а коронный инженеръ, если бы и предложилъ что либо новаго, но какъ доказать на дѣлѣ, на опытѣ, не можетъ, по неимѣнію средствъ, то, кромѣ потери времени на трудъ и пожалуй еще насмѣшекъ, ничего не получить. А что бы сдѣлать и хорошо, то спасибо дойдетъ до него только рикшетомъ.

Но допустимъ, что правительство приняло бы участіе и расходъ по приведенію какого либо нововведенія въ исполненіе, а между тѣмъ на дѣлѣ это оказалось бы не совсѣмъ удобнымъ, или не выполнѣ достигающимъ цѣли, т. е. однимъ словомъ — неудача... Тогда что? Въ вознагражденіе одни лишь наръканія, непріятности; о передѣлкахъ и поправкахъ и думать нечего: съ добрымъ совѣтомъ никто не придетъ и не поможетъ.

А что говорятъ англичанинъ-заводчикъ при испытаніи какого-либо новаго дѣла? Если при опытѣ, съ перваго раза удача, то дѣло не совсѣмъ хорошо; а чѣмъ болѣе встрѣтятся неудачъ—тѣмъ лучше. Неудачи открываютъ тѣ или другіе недостатки. Англичанинъ не огорчается неудачами, а смотритъ на нихъ хладнокровно, какъ на открытія, неприходившія ему до того въ голову.

По руководству, въ которомъ авторъ, вѣроятно изъ скромности, не выставилъ свое имя, нельзя заключить, однакожъ, что его составлялъ человекъ несовременный, или мачтовый мастеръ—только техникъ, который не слѣдилъ бы за наукою, а потому и странно видѣть его съ такими пропусками.

А. Межерскій.

ТАБЛИЦЫ ПОЛНЫХЪ ВОДЪ ДЛЯ ВѢЛАГО МОРЯ И СѢВЕРНАГО ОКЕАНА,

ПО БЕРЕГАМЪ ЛАПЛАНДСКОМУ (МУРМАНСКОМУ), ТИМАНСКОМУ И НОВОЙ ЗЕМЛИ, НА ЛѢТО 1862 ГОДА, СЪ ВИДАМИ ЛУНЫ НА ТО ЖЕ ВРЕМЯ И РАЗНЫМИ ПРИБАВЛЕНІЯМИ И ЗАМѢЧАНІЯМИ ДЛЯ РУКОВОДСТВА ПРИ ПЛАВАНІИ. ВЫЧИСЛИЛЪ И СОСТАВИЛЪ АЛ. ЗАРУБИНЪ, ЧЛЕНЪ-СОТРУДНИКЪ ИМПЕР. РУС. ГЕОГР. ОБЩ., ЧЛЕНЪ АРХАНГЕЛ. ГУБЕРН. СТАТИСТ. КОМИТЕТА. 1862, г. АРХАНГЕЛЬСКЪ. Въ типографіи губернскаго правленія.

Таблицы эти составлены для 110 мѣстъ русскихъ сѣверныхъ береговъ Вѣлаго моря и Сѣвернаго океана къ западу по лапландскому берегу до границъ Норвегіи и къ востоку по Тиманскому берегу до

Карскаго моря и съ берегами Новой земли. Въ началѣ этихъ таблицъ помѣщены двѣ росписи или оглавленія: одно по географическому расположенію мѣстъ, другое въ алфавитномъ порядкѣ. Въ первой росписи показаны и величины возвышеній водъ, какъ въ англійскихъ футахъ, такъ и въ четвертяхъ, и вершкахъ русскаго аршина, такъ какъ въ Бѣломъ морѣ есть общее обыкновеніе считать углубленіе судна, а иногда и воду, этою мѣрою.

Величины возвышеній водъ означены, какъ замѣчены были по наблюденіямъ, сизигійными, квадратурными или средними. Это сдѣлано для того, что по наблюденіямъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ считаютъ, что сизигійное возвышеніе прилива своею третью частью болѣе квадратурнаго. Принимая это за основаніе (хотя точныя наблюденія въ другихъ мѣстахъ не согласуются съ этимъ) и зная которое нибудь изъ возвышеній водъ относительно видовъ луны, найдется другое. Такъ напримѣръ, зная сизигійное и уменьшивши его на третью часть, найдется квадратурное, а зная сизигійное и уменьшивши его на шестую часть, найдется среднее. Зная среднее и увеличивши на его пятую часть, сыщется сизигійное, а зная среднее и уменьшивши на пятую часть, будетъ квадратурное. Зная квадратурное и увеличивши его на четвертую часть, узнаемъ среднее, а зная квадратурное возвышеніе и увеличивши его на его половину, найдемъ сизигійное.

Для 26 мѣстъ, означенныхъ вверху таблицъ, времена полныхъ водъ показаны прямо въ таблицахъ, а для другихъ 84, означенныхъ внизу таблицъ, время полной воды опредѣляется чрезъ придаваніе или вычитаніе числа минутъ, показанныхъ противъ тѣхъ мѣстъ, къ времени, показанному прямо въ таблицахъ.

Время показано гражданское по старому стилю.

Въ таблицахъ въ каждомъ четырехугольникѣ, верхнее число показываетъ время утренней полной воды, или отъ полуночи до полудня, и названо утромъ, а нижнее время вечерней полной воды, или отъ полудня до полуночи, и названо вечеромъ, противъ которыхъ и надобно смотрѣть желаемое время полной воды. Въ четырехугольникахъ таблицъ, въ которыхъ показано только одно число, вверху или внизу, т. е. противъ утра или вечера, означаетъ, что въ эти сутки бываетъ только одна утренняя или вечерняя полная вода.

При таблицахъ находятся необходимыя для ихъ употребленія объясненія и другія полезныя для плаванія замѣчанія, также табличка фазисовъ луны, которые необходимы для соображенія о полныхъ водахъ. Вообще видно, что авторъ, сочувствуя важности и пользѣ такого руководства при входахъ въ порты, старался принаровить его къ потребностямъ и привычкамъ туземнаго мореплаванія, заим-

ствуя свѣдѣнія изъ многихъ гидрографическихъ изслѣдованій, а наиболѣе изъ гидрографическаго описанія Бѣлаго моря и Лапландскаго берега, Рейнеке. Жаль только, что авторъ не обратилъ должнаго вниманія на изданіе таблицъ въ болѣе приличномъ видѣ и на выдержку корректуры, и хотя опечатки показаны въ нихъ, все таки подобная неакуратность значительна для таблицъ. Отрадно видѣть что архангельскіе поморцы, славящіеся съ давняго времени предприимчивостью и смѣлостью, находятъ людей сочувствующихъ и трудящихся на ихъ пользу, а то, не смотря на ихъ опытность, могли бы подвергаться большимъ бѣдствіямъ. Капитанъ 1 ранга Крузенштернъ рассказываетъ, что 1850 годъ особенно былъ замѣчателенъ бурною погодою въ Бѣломъ морѣ; по всему поморью слышно было о многихъ крушеніяхъ иностранныхъ купеческихъ судовъ, и еще болѣе о гибели нашихъ поморскихъ. Случайно узналъ онъ, что причина гибели одной ладьи произошла отъ незнанія времени прилива. Кромѣ того, онъ самъ былъ очевидцемъ, какъ ночью въ сентябрѣ мѣсяцѣ въ губу Индигу зашелъ карбасъ при жестокой NW бурѣ. Къ счастью въ то время былъ приливъ, и карбасъ благополучно прошелъ черезъ всѣ отмели, но кормщикъ совершенно ничего не зналъ о приливѣ, и если бы его въ то время не случилось, то судно неизбѣжно бы погибло. Эти два случая подали ему мысль издать таблицы приливовъ, которыя онъ и издавалъ до настоящаго времени, въ продолженіе 10 лѣтъ, на русскомъ языкѣ съ параллельнымъ переводомъ на англійскій, для облегченія иностранцевъ. При этомъ не лишнимъ считаемъ замѣтить, какъ намъ рассказывали, что, не смотря на то, что онѣ печатались не болѣе какъ въ 200 экземплярахъ и часть изъ нихъ отсылалась за границу, не всѣ экземпляры расходились. Причину этому полагаютъ въ томъ, что таблицы составлялись по старому стилю, къ которому иностранцы непривычны и потому неохотно брали таблицы. Не отвергая этого мнѣнія, намъ кажется, что причина малаго распространенія такихъ полезныхъ книгъ заключается еще и въ томъ, что объ изданіи ихъ, какъ обыкновенно бываетъ, немногіе изъ мореплавателей знаютъ. Какимъ образомъ мореплаватель, будь онъ иностранецъ или русскій, находившійся въ отсутствіи и пришедшій въ портъ, можетъ быть на короткое время, узнаеть объ изданіи такой книги, если объявленія о ней не будетъ выставлено на видномъ мѣстѣ пристани, таможни и вообще въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ они чаще собираются. Не зная въ какой степени расходятся настоящія таблицы приливовъ г. Зарубина, мы во всякомъ случаѣ просимъ его обратить на все это вниманіе, если онъ желаетъ, чтобы его полезныя труды дѣйствительно принесли наибольшую пользу.

НОВЫЯ КНИГИ.

New Zealand and the war, by *William Swainson*.

The Queen's regulations and the Admiralty instructions for the Government of H. M. Naval Service.

Catechism of the marine steam engine, by *Thomas Miller*.

The port and trade of London, historical and statistical, local and general, by *Ch. Capper*.

European settlements on the west coast of Africa; with remarks on the slave trade and the supply of cotton, by *Capt. J. T. N. Hewitt*.

Hawaii; its past, present, and future: being an account of the social state and physical aspects of the Sandwich Islands. By *Manley Hopkins*, Hawaiian Consul-General. With a preface by the Bishop of Oxford.

Annual of scientific discovery; or the Year-Book of facts in science and art for 1862.

London merchant shippers directory (second year).

Seamanship, with upwards of 350 illustrations from drawings by *J. Murray*. By *Lient. G. L. Nares*.

Chief Points in the laws of War and Neutrality, Search and Blockade; with the Changes of 1856, and those now proposed, by *J. F. Macqueen*.

The study of steam and the marine engine, for young sea officers in H. M. Navy, the Marchant navy, etc.: being a complete initiation into a knowledge of principles, and their application to practice, by *S. M. Saxby*.

Pendant la guerre, souvenirs d'Orient (2 partie), par *Félix Julien*, officier de marine.

Phares de la mer des Antilles et du golfe du Mexique, corrigés en avril 1862 par *Le Gras*, cap. de frégate.

L'administration forestière modifiée dans l'intérêt de la marine, de la politique, de l'agriculture et de l'industrie, par *A. de la Rue* inspecteur des forêts de la couronne.

La navigation aérienne, par *Arthur Mangin*. Новое издание.

Histoire de la guerre d'Orient, par *M. l'abbé Mullois*.

Vie de Duquesne par un officier de marine

Le tableau de la mer: 1) la vie navale, 2) les marins. par *G. de la Landelle*. Двѣ части.

Bibliographie Japonaise, ou catalogue des ouvrages relatifs au

Japon, qui ont été publiés depuis le XV siècle jusqu'à nos jours, par *Léon Pagès*.

Grammaire Japonaise de *Donker Cartius* et *Hoffman*, par *Léon Pagès*.

Dictionnaire Japonais-Français, par *Léon Pagès*.

Marine française, ou combats, traits héroïques, services signalés, etc., des marins français de toutes les époques, par *A. Fresse-Montval*.

Combat naval de Hampton-Roads (Etats-Unis), 8 et 9 mars, 1862.

Etudes sur la marine, par *H. A. Guérard*, enseigne de vaisseau.

Histoire de Jean Bart, chef des escadres françaises sous le règne de Louis XIV.

Instructions sur les assurances maritimes et les règlements, d'avaries, à l'usage des capitaines de la marine marchande.

Le gaillard d'avant, chansons maritimes, par *G. de La Landelle*.

Le Monitor et le Merrimac. Système de projectile se forçant dans l'âme au moyen d'un sabot. Projectile Thomas. Etude sur la résistance du canon Armstrong. Nouvelle analyse des produits de la combustion de la poudre à tirer, par *N. Adts*.

De l'analyse des produits de la combustion de la poudre, considérée comme moyen de comparer entre elles les propriétés des diverses poudres, par *A. Vignotti*.

Phares des côtes occidentales d'Afrique et des îles éparses de l'océan Atlantique, corrigés en avril 1862, par *A. Le Gros*, capitaine de frégate.

Premier mémoire sur les marées atmosphériques et les causes qui les produisent, par *Manière*.

Température de la pluie comparée à celle de l'air. Observations faites à la Havane pendant les années 1858 et 1859, par *Andrés Poey*, directeur de l'observatoire physico-météorologique de la Havane.

Essai d'amélioration de l'estime remédiant à la principale cause d'erreurs tant du loch ordinaire que des lochs compteurs, par *T. A. E. Keller*, ingénieur hydrographe de la marine.

Der Scorbut in geschichtlich-literarischer, pathologischer, prophylactischer und therapeutischer Beziehung, von *Rudolph Krebel*.

Ueber die Wirksamkeit der Sicherheitsventile bei Dampfkesseln, von *A. von Burg*.

Ueber die einhüllende Curve, welche eine constante Länge zwischen zwei sich schneidenden Geraden beschreibt, von *F. Unterdinger*.

Das Handels-und Schiffsregister. Handbuch für Justiz und Polizeibeamte, Kaufleute und Rheder in allen Theilen des preussischen Staatsgebietes, von C. Roloff.

Ueber die Bedeutung des ersten Kampfes von Panzerschiffen für die künftig gebotene Bauart der Kriegs-Schiffe. Vornehmlich vom Gesichtspunkt der Widerstandsfähigkeit gegen die Geschütz-wirkung beleuchtet von Grabe. Mit drei lith. Zeichnungen.



ЛОЦМАНСКІЯ ЗАМѢТКИ.

Финскій заливъ.

Росія. Перемѣна бакана на Большомъ Кронштадтскомъ рейдѣ. —(№ 113). — Вмѣсто ставившагося на южной сторонѣ Большаго Кронштадтскаго рейда, пятого бѣлаго бакана (считая отъ О), ограничивающаго глубину 27 футъ, поставленъ въ навигацію настоящаго 1862 года, для испытанія, бѣлый же баканъ изъ желобчатаго гальванизированнаго желѣза, системы Френсиса. (Рапор. начальн. гидр. части въ Кронштадтѣ 1862 г. № 218).

Калбодегрундскій плавучій маякъ. —(№ 114). — Гидрографическій департаментъ получилъ увѣдомленіе, что Калбодегрундскій плавучій маякъ 1 іюня настоящаго года занялъ свой постъ у банки Калбодегрундъ. (Телеграмъ капит. 1 ранга Рудакова и рапор. команд. плав. маяка 1862 г. № 75).

Ботническій заливъ.

Финляндія. Новые вѣхи на банкахъ Абоской лоцманской дистанціи. —(№ 115). — Гидрографическій департаментъ Морскаго министерства получилъ извѣстіе, что съ открытіемъ навигаціи настоящаго 1862 года, будутъ вновь поставлены и впредь содержаться голики и шести на слѣдующихъ банкахъ, на фарватерахъ абоской лоцманской дистанціи:

1) На 13 футовой банкѣ *Лайтакари*, восточной, находящейся въ окрестности Руотсалайской лоцманской станціи отъ Лайтакари на NO въ 66 саженьяхъ, — для обозначенія ея будетъ поставленъ *шестъ*.

2) На 9 футовой банкѣ *Юнифрушеръ*, сѣверной, находящейся на фарватерѣ къ Бергхамнской лоцманской станціи, отъ острова Юнг-фрушеръ на NO въ 257 саженьхъ, — для обозначенія ея будетъ поставленъ *юлики*.

3) На банкѣ *Док-э*, находящейся на фарватерѣ близъ Раумоской лоцманской станціи, отъ мыса Веркнесъ на WtN въ разстояніи около 14 миль (2 нѣмец. миль). На этой банкѣ, состоящей изъ множества подводныхъ скалъ и камней и занимающей весьма значительное пространство, а именно: отъ O къ W 116 сажень, отъ S къ N 58 сажень и отъ SO къ NW 679 сажень, будутъ поставлены, сверхъ уже содержимыхъ при ней вѣхъ, еще двѣ новыя, именно: у скалы *Исонуда*, лежащей подъ водою 1 футъ — *юлики*, и на 2 футовой банкѣ *Каллинуда* — *шесть*. (Отнош. генер. губерн. Велик. Княж. Финлянд. 1862 г. № 1194).

Новыя вѣхи на банкахъ Улеоборгской лоцманской дистанціи. — (№ 116).
— Генералъ губернаторъ Великаго княжества Финляндскаго уведомилъ, что на фарватерахъ улеоборгской лоцманской дистанціи, для обезпеченія мореплаванія, съ открытіемъ навигаціи настоящаго 1862 года, вновь поставлены и впредь содержаться будутъ вѣхи на слѣдующихъ банкахъ:

1) На 18 футовой банкѣ *Похіянпилти*, находящейся на фарватерѣ близъ лоцманской станціи Соклотхеллоръ, — для обозначенія ея, сверхъ содержащейся уже при ней вѣхи съ бѣлымъ флагомъ, поставлена еще *вѣха съ бѣлымъ же флагомъ*.

2) На 6 футовой банкѣ *Хельсиникаланъ*, находящейся на томъ же фарватерѣ, — для обозначенія ея, вмѣсто содержащейся при ней одной вѣхи съ бѣлымъ флагомъ, поставлены *три вѣхи съ бѣлыми же флагами*.

3) На 7 футовой банкѣ *Улконахкіайненъ*, находящейся на фарватерѣ лоцманской станціи Сторъ-Краасели, — для обозначенія ея, сверхъ содержимой при ней вѣхи съ бѣлымъ флагомъ, поставлена еще на южной ея оконечности *вѣха съ краснымъ флагомъ*.

4) На 15 футовой банкѣ *Маанакіайненъ*, находящейся на томъ же фарватерѣ, — для обозначенія ея, сверхъ содержимой при ней вѣхи съ бѣлымъ флагомъ, поставлена еще на южной ея оконечности *вѣха съ краснымъ флагомъ*.

5) На 18 футовой банкѣ *Итепохіан-матала*, находящейся на сторъ-краасельскомъ фарватерѣ, отъ башни Исо-Краасели на SW 78°,

— для обозначенія поставлена на сѣверной ея оконечности вѣха съ бѣлымъ флагомъ.

6) На 9 футовой банкѣ *Херманин-матала*, находящейся н-улеоборгскомъ фарватерѣ, — для обозначенія ея, сверхъ содержимыхъ при ней трехъ вѣхъ съ красными флагами, поставлена еще одна вѣха съ краснымъ же флагомъ. (Отнош. генер. губер. Велик. кн. Финлянд. 1862 г. № 1278).

Рижскій заливъ.

Россия. Глубина на барѣ и фарватерѣ рѣки Западной Двины. — (№ 117). — По очисткѣ фарватера въ рѣкѣ Западной Двины и на ея барѣ, въ настоящее время глубина оказалась на барѣ и фарватерѣ рѣки до самого города Риги, при ординарной водѣ, 14 футъ (англійскихъ).

Курсъ по фарватеру на барѣ остается тотъ же, что былъ и въ прошломъ году, т. е. для приходящихъ кораблей SO10 и для отходящихъ въ море — NW1W; фарватеръ означенъ надлежащими вѣхами и бакэнами. (Рапортъ завѣдывающ. Рижскимъ портомъ 1862 г. № 231).

Скагерракъ.

Норвегiя. Измѣненiе угла освѣщенiя маяка Бастэ (Bastø). — (№ 118). — Морской и почтовой департаментъ въ Христианiи объявилъ къ свѣдѣнiю мореплавателей, что маякъ Бастэ, находящiйся въ заливѣ Христианiа, въ шир. 59° 23' 20" N и долг. 10° 33' O отъ Гринича, впредь будетъ имѣть уголъ освѣщенiя нѣсколько увеличенный къ западу по тому случаю, что владѣлецъ острова Бастэ намѣренъ срубить понемногу часть находящагося на семъ островѣ лѣса. (Отнош. депар. Внутр. снош. 1862 г. № 3952).

Нѣмецкое море.

Англия. Перемѣщенiе буя мнанаго Скроби Спитъ (South Scroby Spit Bouy) на фарватерѣ Хьюэттъ (Hewett's Channel) между Ярмутскими банками (Harmouth Sands). — (№ 119). — Тринити Хауэ

въ Лондонѣ объявилъ, что по случаю распространенія отмели южной Скроби-Спитъ къ сѣверо-западу, буй южной Скроби-Спитъ передви- нуть на $1\frac{1}{2}$, кабельтова по тому же направленію и, въ настоящее время, лежитъ на глубинѣ 7 сажень въ малыхъ сизигійныхъ водахъ, по слѣдующимъ створамъ и пеленгамъ по компасу:

Церковь St. Nicholas Church въ разстворѣ къ сѣ- веру съ самой высокой мельницей на Yarmouth Denes. NNW
Южная мельница въ Gorleston на створѣ съ са- мымъ южнымъ домомъ на обрывѣ (Cliff). WNW $\frac{1}{4}$ W
Плавучій маякъ St. Nicholas NNW
Буй South Scroby SSO
Буй Scroby Fork N $\frac{1}{2}$ O
(Отношен. рус. генер. конс. въ Великобрит. 1862 г. № 751).

СѢВЕРНЫЙ АТЛАНТИЧЕСКІЙ ОКЕАНЪ.

Испанія. Маякъ на мысѣ Трафальгаръ (Trafalgar).—(№ 120). —Морской министръ въ Мадридѣ объявилъ, что съ 3 іюля (15 іюля н. с.) 1862 года начнется освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на мысѣ Трафальгаръ, въ провинціи Кадикса, на югозападномъ берегу Испаніи.

Огонь маяка *вертящійся*, бѣлаго цвѣта, воспринимающій наиболь- шую свою яркость каждую *полуминуту*. Онъ будетъ находиться на возвышеніи 168 футъ надъ среднимъ уровнемъ моря, и долженъ от- крываться въ ясную погоду на разстояніи 19 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, втораго разряда.

Башня маяка немного коническая, 112 футъ высотой и цвѣтомъ свѣтлаго камня; она соединяется съ служительскимъ зданіемъ. Куполъ фонаря выкрашенъ красною и желтою красками. Строеііе стоитъ на самой оконечности мыса, около 60 футъ (20 ярдовъ) къ востоку отъ разрушенной башни и на WSW $\frac{3}{4}$ W отъ башни Меса, въ ши- ротѣ $36^{\circ} 10' 30''$ N, долготѣ $6^{\circ} 4' 18''$ W отъ Гринича, или на одну милю восточнѣе, чѣмъ приходится по англійскимъ адмиралтей- скимъ картамъ.

Маякъ на горѣ Луро (Louro).—(№ 121).—Также, морской ми- нистръ въ Мадридѣ объявилъ, что съ 3 іюля (15 іюля н. с.) 1862 года, начнется освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на мысѣ Кежалъ

(Queijal) горы Луро—сѣверномъ мысѣ входа въ Ріа де Муро (Ria de Muros) или бухту Муро, въ провинціи Корунья, на сѣверозападномъ берегу Испаніи.

Огонь маяка будетъ, *постоянный* бѣлаго цвѣта, находится на возвышеніи 89 футъ надъ среднимъ уровнемъ моря и долженъ открываться въ ясную погоду на разстояніи 10 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, пятого разряда.

Башня маяка шестиугольная, цвѣтомъ свѣтлаго гранита и высотой 26 футъ; она соединяется съ зданіемъ маячныхъ служителей, которое окрашено бѣлою краскою. Башня стоитъ въ шир. $42^{\circ} 44' 10''$ N, долг. $9^{\circ} 4' 1''$ W отъ Гринича.

Примѣч. Предъидущія два извѣстія относятся къ слѣдующимъ английскимъ адмиралтейскимъ картамъ: North Atlantic, Eastern part, № 2060; Spain, North and West Coasts, № 2728; South Coast, Sheet 1, № 1186; Cape Finisterre to Vigo Bay, № 1756; Coast of Portugal and Spain, № 92; River Thames to Mediterranean, № 1; Strait of Gibraltar, № 142; и Spanish Lights List, № 280 (Отнош. рус. генерал. конс. въ Великобрит. 1862 г. № 749).

Маякъ въ заливѣ Ла Пальма (La Palma), въ гавани Ферроль (Ferrol).—(№ 122).—Морской министръ въ Мадридѣ объявилъ, что съ 3 іюля (15 іюля н. с.) 1862 года, начнется освѣщеніе маяка, недавно построеннаго близъ замка Ла Пальма, на южной сторонѣ, около $1\frac{3}{4}$ мили отъ входа въ гавань Ферроль, въ провинціи Корунья, на сѣверозападномъ берегу Испаніи.

Огонь маяка, *постоянный*, *краснаго* цвѣта, будетъ находится на возвышеніи 38 футъ надъ среднимъ уровнемъ моря и долженъ открываться въ ясную погоду на разстояніи 8 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, пятого разряда.

Башня маяка немного коническая, цвѣтомъ свѣтлаго гранита, 25 футъ высотой и на вершинѣ ея находится бѣлый восьмиугольный фонарь. Она возвышается изъ середины зданія маячныхъ служителей, на выступающемъ мысѣ, въ 330 футахъ (110 ярдахъ) къ востоку отъ замка Ла Пальма, въ шир. $43^{\circ} 27' 45''$ N, долг. $8^{\circ} 16' 8''$ W отъ Гринича.

Маякъ въ портѣ Седейра (Sedeira).—(№ 123).—Также, морской министръ въ Мадридѣ объявилъ, что съ 3 іюля (15 іюля н. с.) 1862 года, начнется освѣщеніе маяка, недавно построеннаго въ портѣ Седейра, въ провинціи Корунья, на сѣверозападномъ берегу Испаніи.

Огонь маяка, *постоянный* бѣлаго цвѣта, будетъ находиться на возвышеніи 88 футъ надъ среднимъ уровнемъ моря и долженъ открываться въ ясную погоду на разстояніи 9 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, шестаго разряда.

Башня маяка шестиугольная, 26 футъ высокою, имѣетъ на вершинѣ бѣлый фонарь и соединяется со службами. Она стоитъ на оконечности мыса Робалеира (Robaleira) при входѣ въ портъ, къ юго-западу отъ города, въ широтѣ 43° 39' N, долготѣ 8° 5' 26" W отъ Гринича.

Примѣчаніе. Предъидущія два извѣстія относятся къ слѣдующимъ англійскимъ адмиралтейскимъ картамъ: North Atlantic, Eastern part № 2059; River Thames to Mediterranean, № 1; Spain, North and West Coast, № 2728; Ferrol to Cape Finisterre, № 1753; Plan of Ferrol harbour, № 80; Inlets of Ferrol, Corunna, and Betanzos, № 79 и Port Cedeira, № 78, (Отнош. рус. ген. конс. въ Великобританіи 1862 г. № 749).

Черное море.

Россия. Дибетровскій предостерегательный знакъ.—(№ 124). Начальникъ гидрографической части въ Николаевѣ сообщилъ, что 25 мая настоящаго 1862 года на дибетровскомъ предостерегательномъ знакѣ, обыкновенные фонари замѣнены пароходными діоптрическими мачтовыми фонарями. (Рапортъ начальн. гидр. части въ Николаевѣ 1862 г. № 1137).

Затонувшее судно на Очаковскомъ рейдѣ.—(№ 125).—Начальникъ гидрографической части въ Николаевѣ увѣдомилъ, что ночью съ 23 на 24 число апрѣля 1862 года на Очаковскомъ рейдѣ, при свѣжемъ вѣтрѣ и большой зыби, затонуло каботажное судно съ грузомъ камня. Мѣсто судна опредѣлено углами, по которымъ выходятъ, что оно находится отъ Очаковской церкви на SO 46°, на глубинѣ 7 футъ и въ разстояніи отъ ближайшаго берега въ $\frac{1}{4}$ мили. (Рапор. начал. гидр. части въ Николаевѣ 1862 г. № 1135).

Тендровскіе знаки.—(№ 126).—Начальникъ гидрографической части въ Николаевѣ увѣдомилъ, что сорванные фигуры съ вершинъ двухъ тендровскихъ знаковъ (см. Лоп. зам. 1862 г. № 79) нынѣ во-

зобновлены, и знаки эти стоятъ въ прежнемъ ихъ видѣ. (Рапортъ начал. гидр. части въ Николаевѣ 1862 г. № 1036).

Перенесеніе огня Тарханкутскаго маяка.—(№ 127).—Въ дополненіе къ извѣстію, помѣщенному въ Лоцманскихъ замѣткахъ 1862 г. № 104, сообщается, что 4 мая настоящаго 1862 года старый аппаратъ Тарханкутскаго маяка перенесенъ къ подножію маячной башни, гдѣ и будетъ освѣщаться до установки новаго аппарата, къ чему уже приступлено. (Рапор. начал. гидр. части въ Николаевѣ 1862 г. № 999).

Баканы при входѣ въ Севастопольскую бухту.—(№ 128). Начальникъ гидрографической части въ Николаевѣ увѣдомилъ, что вмѣсто двухъ вѣхъ, находившихся въ Севастополѣ, при входѣ въ бухту, и сорванныхъ бурей 24 ноября 1861 года, поставлены два бакана того же цвѣта, именно:

1) *Красный баканъ* къ W отъ Константиновской батареи, на глубинѣ 32¹/₂ фута.

Углы: между Константиновской и Карташевской батареями. 50°

» Константиновской батареею и мысомъ Александровской батареи. 65°

2) *Черный баканъ* къ N отъ батареи № 10, около Карантинной бухты, на глубинѣ 30 футовъ.

Углы: между батареями Константиновской и № 2. . . . 32°

» » № 2 и Александровской 61°

Примѣч. Оба бакана поставлены на сегментѣ, вѣсомъ въ 30 пудовъ, на грунтѣ каменной плиты.

(Рапортъ начал. гидр. части въ Николаевѣ 1862 г. № 1183).

Азовское море.

Россия. Баканы на Ахъ-Бурнскомъ рифѣ въ Керченскомъ проливѣ.—(№ 129).—Для болѣе полнаго означенія предостерегательными знаками Ахъ-Бурнскаго рифа съ южной стороны Керченскаго пролива, гдѣ весьма часто случаются крушенія, въ настоящее время, поставлены вдоль юговосточной стороны рифа, кромѣ существующаго уже *краснаго шпиртъ-бакана* на оконечности Ахъ-Бурнскаго рифа, еще *четыре красныхъ бакана*, а именно:

Отъ шпиртъ-бакана:

1) *Красный-баканъ*, на глубинѣ $20\frac{1}{2}$ футь, отъ мыса Акъ-Бурну на SO $80^{\circ}30'$ въ разстояніи 760 сажень.

Углы: между мысами Павловскимъ и Акъ-Бурну . .	28° 3'
» м. Акъ-Бурну и памятникомъ Метридата. . .	38°40'
» памятникомъ Метридата и м. Кордоннымъ	68°24'
» памятникомъ Метридата и еникальской церковью	106°35'
» еникальской церковью и Горѣлой горой. . .	24°00'

2) *Красный баканъ*, на глубинѣ 15 футь, отъ мыса Акъ-Бурну на SO 72° въ разстояніи 542 сажень.

Углы: между мысами Павловскимъ и Акъ-Бурну . .	38°00'
» м. Акъ-Бурну и памятникомъ Метридата. . .	35°56'
» памятникомъ Метридата и м. Кордоннымъ	67°50'
» м. Кордоннымъ и еникальской церковью . . .	34°7'
» Еникальской церковью и Горѣлой горой. . .	23°3'

3) *Красный баканъ*, на глубинѣ 15у фть, отъ мыса Акъ-Бурну на SO $48^{\circ}15'$ въ разстояніи $\frac{1}{2}$ мили.

Углы: между мысами Павловскимъ и Акъ-Бурну. . .	58°18'
» м. Акъ-Бурну и памят. Метридата . . .	25°3'
» памят. Метридата и м. Кордоннымъ . . .	66°30'
» м. Кордоннымъ и Еникальской церковью. . .	24°8'
» Еникальской церковью и Горѣлою горой. . .	220 11'

4) *Красный баканъ*, на глубинѣ 16 футь, отъ мыса Акъ-Бурну на SO $22^{\circ}30'$ въ разстояніи 235 сажень.

Углы: между мысами Таклы и Павловскимъ . . .	62°20'
» » Павловскимъ и Акъ-Бурну . . .	75°00'
» » Акъ-Бурну и Кордоннымъ . . .	69°30'
» м. Кордоннымъ и еникальской церковью . . .	27°46'
» еникальской церковью и Горѣлой горой. . .	21°56'

(Рапортъ начал. гидр. части въ Николаевѣ 1862 г. № 1070).

Затонувшее судно на еникальскомъ фарватерѣ.—(№ 130).—Начальникъ гидрографической части въ Николаевѣ увѣдомилъ, что на еникальскомъ фарватерѣ, отъ еникальской церкви на SO $85\frac{1}{2}^{\circ}$ по правому компасу въ разстояніи 699 сажень затонулъ купеческій бригъ, на глубинѣ 12 футь, надъ которымъ поставлена *пестрая въѣха съ*

двумя флюгарками; положеніе этой вѣхи опредѣляется слѣдующими углами:

- 1) Между Горѣлой горой и Еникальскимъ маякомъ . . . 79°
- 2) Между Еникальскимъ маякомъ и еникальскою церковью. 101°40'

- 3) Между Еникальской церковью и мысомъ Акъ-Бурну. 22°50' (Рапор. начальн. гидр. части въ Николаевѣ 1862 г. № 971).

Затонувшее судно на таганрогскомъ рейдѣ.—(№ 131).—Начальникъ гидрографической части въ Николаевѣ увѣдомилъ, что на затонувшемъ на таганрогскомъ рейдѣ суднѣ, отъ Таганрогскаго мыса на S по правому компасу въ разстояніи $4\frac{1}{4}$ мили, поставлена пестрая вѣхасъ двумя флюгарками; надъ судномъ видна одна мачта и глубина подъ нимъ 6 футъ.

Мѣсто этого дняща опредѣляется еще слѣдующими углами:

- 1) Между церковью на Таганрогскомъ мысѣ и Карантиннымъ мысомъ. 50°
- 2) Между Карантиннымъ мысомъ и церковью Венердаки. . 25° (Рапортъ начальн. гидр. части въ Николаевѣ 1862 г. № 1160).

Каспійское море.

Россия. Нижний огонь Апшеронскаго маяка.—(№132). — Начальникъ гидрографической части въ Астрахани увѣдомилъ, что по распоряженію главнаго командира Астраханскаго порта, нижній огонь Апшеронскаго маяка будетъ зажигаться въ продолженіе всего года. (Рапор. начальн. гидр. части въ Астрахани 1862 г. № 166).

Южный Атлантическій океанъ.

Бразилія. Новый маякъ на мысѣ Фріо (Cape Frio).—(№133).— Въ измѣненіе объявленія, помѣщеннаго въ Лоцм. замѣт. 1862 г. № 26, сообщается слѣдующее объ освѣщеніи новаго маяка, недавно построеннаго на мысѣ Фосино до Кабо (Fosino do Cabo), на южной оконечности острова Мыса Фріо (Фосино до Кабо) на бразильскомъ берегу, около трехъ четвертей мили къ югу отъ стараго маяка:

Огонь маяка *вертящійся*, бѣлаго цвѣта, воспринимающій наибольшую

шую свою яркость каждыя *полторы минуты*, и открывается по всемъ направлениямъ со стороны моря по дугѣ горизонта 225° или на румбы отъ SW черезъ N до O. Онъ находится на возвышеніи 522 футъ надъ среднимъ уровнемъ моря и долженъ открываться въ ясную погоду на разстояніи 25 миль. Полное затмѣніе продолжается сорокъ пять секундъ.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій или изъ чечевицеобразныхъ стеколъ, перваго разряда.

Башня маяка круглая, 53 фута высокою и находится въ широтѣ $23^{\circ}1'11''$ S, долг. $41^{\circ}58'$ W отъ Гринича

Освѣщеніе прежняго маяка, находящагося на вершинѣ мыса Фріо, прекращено.

Румбы показаны по компасу. Склоненіе компаса $2^{\circ}5'$ W въ 1862 г.

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ англійскимъ адмиралтейскимъ картамъ: South Atlantic, № 2203; South America, № 1800; South America, East Coast, Sheet 6, № 530; и South American Lights List, № 25. (Notice to Mariners 1862, № 3 и отнош. департ. Внѣшн. торгов. отъ 16 мая 1862 г. № 7853).

Южный Тихій океанъ.

Восточный берегъ Австраліи. **Маякъ въ портѣ Стефенсъ** (Stephens) — (№134). — Правительство Новаго Южнаго Валиса объявило, что съ 19 апрѣля (1 мая н. с.) 1862 года, начнется освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на мысѣ Стефенсъ, на южной сторонѣ входа въ портъ того же имени, на восточномъ берегу Австраліи.

Огонь маяка *вертящійся*, показывающій попеременно бѣлый и красный яркіе свѣта каждую *минуту*. Онъ находится на возвышеніи 126 футъ надъ среднимъ уровнемъ моря и долженъ открываться, за исключеніемъ нѣкоторыхъ мѣстъ, гдѣ онъ слегка прерывается островами на сѣверной сторонѣ входа въ портъ, по всемъ направлениямъ со стороны моря на разстояніи 17 миль.

Освѣтительный аппаратъ катоптрическій, или съ рефлекторами, втораго разряда.

Башня маяка круглая, окрашена бѣлою краскою и имѣетъ 60 футъ высоты отъ основанія до центра фонаря. Она стоитъ на холмѣ 66

футъ высотой надъ моремъ и опредѣляется по слѣдующимъ направле-
ніямъ: мысъ Могпа на $SW\frac{1}{2}W$; восточная оконечность островковъ
Broughton, $NO\frac{1}{4}O$; островокъ Little, $NNO\frac{1}{2}O$; южный Пикъ или
Тумери (Toomeree), $NNW\frac{5}{8}W$. Географическое ея положеніе въ ши-
ротѣ $32^{\circ}44'37''S$ и долготѣ $152^{\circ}13'O$ отъ Гринича.

При огибаніи маяка не должно приближаться къ нему на разстоя-
ніе одной мили.

Румбы показаны по компасу. Склоненіе компаса $10^{\circ}10'O$ въ
1862 г.

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англій-
скаго адмиралтейства:—Port Stephens, № 1070; Australia, General,
№ 1042; Southern portion, Sheet 2, № 2759 b; East Coast,
Sheet 4, № 2144; Indian Ocean, №№^о 748 с и 2483; Pacific
Ocean, Sheet 9, №№ 2467 и 2683. Также, Australia Lights
List, № 152. (Notice to Mariners, Admiralty, London № 12).

Индѣйскій океанъ.

**Ость-Индія. Маякъ въ Алипи (Alipey), на Малабарскомъ бе-
регу.**—(№ 135).—Англійское адмиралтейство въ Лондонѣ получило
извѣстіе, что съ 16 марта (28 марта н. с.) 1862 года, должно было
начаться освѣщеніе маяка недавно построеннаго траванкорскимъ райей,
въ Алипи, въ 29 миляхъ къ югу отъ Кошина (Cochin), на Мала-
барскомъ берегу, въ Ость-Индіи.

Огонь маяка *вертящійся*, бѣлаго цвѣта, воспринимающій наибольшую
свою яркость каждую *минуту*. Онъ находится на возвышеніи
100 футъ надъ среднимъ уровнемъ моря и долженъ открываться въ
ясную погоду на разстояніи 15 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, втораго разряда.

Гашня маяка 85 футъ высотой, цвѣтомъ краснаго кирпича, и, по
извѣстію, въ широтѣ $9^{\circ}30' N$, долготѣ $76^{\circ}20' O$ отъ Гринича.

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ англійскимъ ад-
миралтейскимъ картамъ: Indian Ocean, №№ 748 a, 748 b, 2483,
и India, West Coast, № 2738. (Notice to Mariners, Admiralty,
London № 12).

ПРИБАВЛЕНИЕ.

Финскій заливъ.

Россия. Затонувшее судно въ Невской губѣ.—(№ 136).—Начальникъ гидрографической части въ Кронштадтѣ уведомилъ, что 3 июня настоящаго 1862 года шедшая изъ Кронштадта въ С.-Петербургъ на буксирѣ парохода лодка № 642, нагруженная углемъ, недоходя до плавучаго маяка Большаго Невскаго фарватера около 12 верстъ, затонула.

Объ огражденіи этого судна голиками уже сдѣлано распоряженіе.

(Рапор. начальн. гидр. части въ Кронштадтѣ 1862 г. № 214).

Балтійское море.

Пруссія. Предостерегательный знакъ на Одеръ-Банкѣ (Oder-Banc).—(№ 137).—Королевское правленіе въ Штетинѣ объявило къ свѣдѣнію мореплавателей, что 7 мая (19 мая н. с.) 1862 года, на южной оконечности Одеръ-банки, на глубинѣ 4 сажень, поставленъ предостерегательный знакъ (Waaker), высотой отъ поверхности моря 20 футъ, съ двумя черными шарами одинъ надъ другимъ. Онъ лежитъ отъ большаго Свиномюндскаго маяка на SW $\frac{1}{4}$ W по компасу, въ 13 $\frac{3}{4}$ миляхъ. (Отнош. рус. конс. въ Штетинѣ 1862 г. № 109).

Затонувшее судно при выходѣ въ Грейфсвальдъ (Greifswald).—(№ 138).—Королевское правленіе въ Стральзундѣ объявило, что недалеко отъ Gahlkowar Haken въ Грейфсвальдскомъ заливѣ (Greifswalder Bodden) на фарватерѣ ведущемъ къ Грейфсвальду, потонула яхта, которой мачта около половины выходитъ изъ воды. Судно лежитъ на глубинѣ отъ 22 до 23 футъ, а надъ палубою его глубина отъ 12 $\frac{1}{2}$ до 13 футъ. Пеленги отъ него компасу:

Церковь Св. Маріи въ Грейфсвальдѣ. WSW

Вустерхузенская церковь SO $\frac{1}{2}$ SO

На сѣверной сторонѣ затонувшаго судна поставленъ зеленый предостерегательный знакъ (Waaker). (Отнош. рус. конс. въ Штетинѣ 1862 г. № 101).

Примѣчаніе. Предъидущія два извѣстія относятся къ слѣдующимъ картамъ Гидрографическаго департамента: генеральной Балтійскаго моря, № 1451; западной части Балтійскаго моря, № 1327 и южной части Балтійскаго моря № 1553.

Черное море.

Россия. Измѣненіе освѣщенія маяковъ и положенія знаковъ.— (№ 138).—Начальникъ гидрографической части въ Николаевѣ донесъ, что въ теченіе навигаціи настоящаго 1862 года предполагается произвести слѣдующія измѣненія въ освѣщеніи маяковъ и въ положеніи знаковъ:

1) На *Тарханкутскомъ* маякѣ будетъ поставленъ катадіоптрическій *постоянный* аппаратъ, перваго разряда. Огонь его будетъ видѣнъ въ прежнихъ предѣлахъ румбовъ горизонта, но сильнѣе противъ бывшаго прежде огня (См. Лоцм. зам. 1862 г. № 104).

2) На *Херсонесскомъ* маякѣ будетъ поставленъ катадіоптрическій *олофотальный вертящійся* аппаратъ, перваго разряда. Огонь его будетъ видѣнъ въ прежнихъ предѣлахъ румбовъ горизонта и будетъ являться проблесками. Промежутки между наибольшими напряженіями свѣта будутъ въ *одну минуту*.

3) На *Павловскомъ мысѣ* въ Керченскомъ проливѣ будетъ поставленъ маякъ съ катадіоптрическимъ освѣтительнымъ аппаратомъ, третьяго разряда. *Бѣлый* угловой огонь его будетъ направленъ на безопасное для прохода судовъ пространство пролива отъ Чернаго моря до Павловскаго мыса и оконечности Тузлы, а *красный* угловой огонь его будетъ направленъ въ проходъ между красными баканами Акъ-Бурунскаго рифа и чернымъ баканомъ Тузлы. Пространство между этими двумя углами предполагается освѣтить *зеленымъ* свѣтомъ того же маяка. Румбы, ограничивающіе углы этихъ цвѣтовъ, будутъ объявлены по установкѣ маяка.

4) Въ *городѣ Керчи* будетъ поставленъ маякъ съ катадіоптрическимъ аппаратомъ, четвертаго разряда. Огонь его будетъ *красный* и будетъ освѣщать рейдъ угломъ свѣта. Для безопаснаго входа и выхода судовъ съ рейда предѣлъ освѣщенія этого маяка съ южной стороны пойдетъ сѣвернѣе поворотнаго бакана Акъ-Бурунскаго рифа.

5) *Очаковскіе, Березанскіе и Кинбурнскіе* створные знаки будут освѣщены рефлекторными фонарями.

6) *Кинбурнскій плавучій маякъ* будетъ перемѣщенъ съ настоящаго своего мѣста къ восточнымъ воротамъ Корабельнаго канала.

7) *Маячное судно* будетъ ограждать Аджигольскій рифъ и ночью будетъ освѣщаться однимъ фонаремъ. Мѣсто этого судна назначается для обозначенія въ створѣ съ плавучимъ маякомъ направленія корабельнаго канала.

8) На настоящемъ мѣстѣ Кинбурнскаго плавучаго маяка будетъ поставленъ большой баканъ съ колоколомъ.

9) На камняхъ *Панатія*, находящихся въ восточной сторонѣ Керченскаго пролива, будетъ поставленъ большой баканъ съ колоколомъ.

10) На *Тендровской косѣ*, вмѣсто разрушеннаго третьяго отъ сѣвера деревяннаго знака, будетъ поставленъ *железный* на винтовыхъ сваяхъ. (См. Лоц. зам. 1862 г. № 79).

11) Въ *Сухумъ* будутъ поставлены два створныхъ деревянныхъ знака, по направленію которыхъ суда могутъ бросать якоря.

12) На Сухумскомъ мысѣ строятся службы для маяка.

(Рапортъ начал. гидр. части въ Николаевѣ № 1225, 1862 г.)

Сѣверный Тихій океанъ.

Новыя скалы въ Сѣверной Полинезій. — (№ 139). — Командующій русскою военною винтовою лодкою «Моржъ», капитанъ-лейтенантъ Кроунъ 1, доноситъ, что на пути изъ Гонолулу въ Японію, 24 феераля (8 марта н. с.) настоящаго 1862 года въ $\frac{1}{4}$ 7 часа пополудни послѣ заката солнца увидѣли съ марса *два небольшихъ скалы и бурныя*. Въ полдень и утромъ имѣли хорошія обсерваціи и по нимъ опредѣлили мѣсто судна въ полдень въ шир. $21^{\circ}32' N$, долг. $165^{\circ}50' O$ отъ Гринича. Отъ полдня до $\frac{1}{4}$ 7 часа пополудни по курсу $SW\frac{1}{2}W$ сдѣлали $22\frac{1}{2}$ миль.

Скалы эти, видимыя по траверзу курса въ наибольшемъ антретномъ разстояніи 10 миль, приходятся по картѣ въ широтѣ $21^{\circ}30' N$, долготѣ $165^{\circ}25' O$ отъ Гринича. (Рапор. команд. винт. лодкою «Моржъ» 20 марта 1862 г. № 52).

Примѣч. Къ этому извѣстію относятся слѣдующія карты англій-

скаго адмиралтейства:—Pacific Ocean, № 2683, Pacific Ocean Sheet, № 2464.

Желтое море.

Новая банка при входѣ въ Печилійскій заливъ, близъ гавани Чесу (Chefoo).—(№ 140).—Морское министерство въ Берлинѣ объявило, что командиръ корвета его величества *Аркона* донесъ 12 мая 1861, что на пути изъ Воосунга къ устью Пей-хо, между мысомъ Шантунгъ (Schantung) и Чесускимъ рейдомъ, этимъ судномъ при брошеніи лота внезапно найдена мель глубиною $4\frac{1}{4}$ сажени, неназначенная на морскихъ картахъ.

По взятымъ пеленгамъ она лежитъ:

Отъ скалы North Rock на NW 70°

« Юговосточнаго острова (South-East Island) . ' » SW 74°

» скалы White Rock. » SW 14°

(Отнош. депар. Внутр. Снош. 1862 г. № 2947).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: — China, from Hongkong to Liau-Tung, № 1262; Yellow sea and Gulf of Pe-Chili, № 1256; Mia-Tao strait and Che-fow Harbour, № 1260.

16
VII

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ

ПОДЪ НАБЛЮДЕНИЕМЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА

РЕДАКТОРЪ ВСЕВОЛОДЪ МЕЛЬНИЦКІЙ

Томъ LXI

№ 8

Августъ.

С. ПЕТЕРБУРГЪ
ИЗДАТЕЛЬ С. С. С. С.
В. И. ЛЕНИНА

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА

1862

book-olds.ru

Печатано по распоряженію Морскаго Министерства
С.-Петербургъ, 1 Августа 1862 г.

ОГЛАВЛЕНІЕ

№ 8-го Морскаго Сборника

I. ПОСТАНОВЛЕНІЯ И РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

	<i>Стран.</i>
Высочайшіе приказы по Морскому вѣдомству	29
Высочайшія награды орденами и деньгами.	35
Приказы Его Высочества Генераль-Адмирала	38
» Управляющаго Морскимъ министерствомъ	39
Циркуляры департаментовъ: Инспекторскаго	45
» » Кораблестроительнаго	46
» Канцеляріи Министерства	47

II. ОФИЦІАЛЬНЫЯ СТАТЬИ И ИЗВѢСТІЯ

Смотръ возвратившимся изъ заграницы фрегатамъ «Олегъ», «Громобой» и корвету «Гридень» на Кронштадтскомъ рейдѣ .	129
Посѣщеніе Государемъ Императоромъ Кронштадтскаго рейда 2 іюля сего года	137
О плаваніи винтового корвета «Кречеть» въ Черномъ морѣ .	139
Извѣстія о плаваніи нашихъ судовъ заграницей:	
Рапортъ командира корвета «Калевала», капитанъ-лейтенанта Давыдова	158
Рапортъ командира клипера «Стрѣлокъ», капитанъ-лейтенанта Егершельда	159
Рапорты командира транспорта «Гилякъ», капитанъ-лейтенанта Энквиста	161
Извѣстія о плаваніи эскадры Средиземнаго моря	162

Вѣдомость судамъ русскаго военнаго флота, находящимся въ заграничномъ плаваніи.	163
Вѣдомость капиталамъ Эмеритальной кассы Морскаго вѣдом- ства, къ 1 іюля 1862 года	165

III. ЧАСТЬ НЕОФИЦИАЛЬНАЯ

Каспій, его промышленность и торговля. К. Петреченко.	153
Монреаль. Д. Романова.	189
Севастопольскій элигъ. Н. Вейса.	212
Финансовое управленіе въ Великобританіи. В. Х.	221
Описаніе инструментовъ кораблевожденія, представленныхъ на всемирную выставку въ Лондонѣ. Капитанъ-лейтенанта Бѣлавенеца.	236
Чѣмъ должны и чѣмъ могутъ наши низшія морскія училища содѣйствовать развитію нашего морскаго дѣла. Х. Вольдемара.	255
О сталелитейномъ производствѣ. Р. Мусселиуса.	263
Объ артиллерійскихъ орудіяхъ, которымъ должно отдать пре- имущество при употребленіи на флотѣ.	282
Флоты французскій и англійскій съ 1815 года.	299

СМѢСЬ

Отчетъ Астраханской морской библіотеки.	45
Еще матеріалы для біографіи адмирала А. С. Грейга. Н. Сайна.	50
Еще отвѣтъ г. Ульскому. Мичмана Дикова.	61

СОВРЕМЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ

Корреспонденція изъ портовъ. (стр. 65): Ростовъ на Дону.—Николаевъ.—Феодосія.—Архангельскъ.—Ладожское озеро.—Ревель.—Кронштадтъ.—С.-Петербургъ.—Мысь Доброй Надежды.—Заграничная морская хроника (стр. 33): Вопросъ о блокадѣ морскихъ береговъ, возникшій по поводу войны въ Соединенныхъ Штатахъ, и послѣднее его разрѣшеніе.—Продолженіе англійскихъ опытовъ надъ плитами для брони новаго фрегата *Minotaur* и разрывъ большой пушки Армстронга.—Новый вспомогательный руль г. Варрена, для винтовыхъ судовъ.—Передѣлка 110 пуш. корабля *Royal Sovereign* въ батарею съ куполами кап. Кольза.

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФІЯ

Mémoires et korrespondance du roi Jérôme et de la reine	
Cathérine. А. Фр.	13
Матеріалы для знакомства съ Сандвичевыми островами. А. Фр.	24
Новыя книги.	30

ПРИЛОЖЕНІЯ

Лопманскія замѣтки	87
Объявленіе рѣчнаго Яхтъ-Клуба о гонкахъ.	
» о книгахъ продающихся въ магазинѣ Базунова,	
» о вновь вышедшихъ книгахъ.	
» отъ чайнаго магазина Климушина.	

Листъ литографированныхъ чертежей къ статьѣ: Севастопольскій эллингъ.

Листъ литограф. чертежей къ статьѣ: Описаніе инструментовъ кораблестроенія.

Два листа чертежей къ ст.: Объ артиллерійскихъ орудіяхъ для употребленія на флотѣ.

Три полнотипажныхъ рисунка къ ст.: О судахъ съ куполами кап. Кольза (въ за-граничной хроникѣ).

означенныхъ правилъ, принимается въ запечатанныхъ конвертахъ до 12 часовъ вечера 27 іюля въ помѣщеніи клуба (въ Старой деревнѣ на дачѣ Волкова).

Комитетъ Яхтъ-клуба, устраивая 3-ю гребную гонку, надѣется, что и въ настоящемъ году любители гребного дѣла примутъ дѣятельное участіе въ состязаніи и тѣмъ посодѣйствуютъ общему успѣху.

I.

РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 419. Царское Село, 18 іюня 1862.

производятся: изъ прапорщиковъ въ полпоручики, состоящій по резервному флоту, числящійся по адмиралтейству, Константинъ ТАРАСОВЪ, съ увольненіемъ отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ, по положенію. *За выслугу лѣтъ и по экзамену:* боцманъ-фельдфебель 2-го Учебнаго Морскаго экипажа Тимофей ЛАССЪ, въ подпоручики, съ состояніемъ по адмиралтейству и съ оставленіемъ въ томъ же экипажѣ; квартирмейстеръ 24-го флотскаго экипажа Францышекъ ЯЗВИНСКІЙ, въ прапорщики, съ назначеніемъ во 2-й ластовый экипажъ.

переводится, капитанъ 2-го ранга Карлъ ЛАГЕРСТЕТЪ въ лопманское и маячное вѣдомство въ Финляндіи, съ переименованіемъ въ подполковники и съ назначеніемъ смотрителемъ Улеоборгской лопманской дистанціи.

увольняются отъ службы: по прошенію, состоящій по резервному флоту, корпуса инженеровъ морской строительной части, подполковникъ Іосифъ БЕНЗЕМАНЪ; по домашнимъ обстоятельствамъ: мичманъ Николай РАЗВОЗОВЪ и корпуса инженеръ-механиковъ, прапорщикъ Болеславъ БУДЗИНСКІЙ полпоручикомъ; для опредѣленія къ статскимъ дѣламъ, лейтенантъ Федоръ ЛИТКЕ 2-й, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго ассесора.

№ 420. Царское Село, 25 іюня 1862.

производятся: изъ прапорщиковъ въ подпоручики: состоящіе по резервному флоту: корпуса морской артиллеріи Захарій ЗВЯГИНЪ и числящіеся по адмиралтейству Тимофей ЕПИФАНОВЪ,—оба съ увольненіемъ отъ службы, съ мундирами и пенсіонами, по положенію. На основаніи положенія о семь корпусъ: *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*, корпуса инженеръ-механиковъ: Михаилъ ПЛИГИНСКІЙ и Иванъ ПРОГАСКО, съ 4-го февраля сего года; Михаилъ ИЛЬИНЪ, съ 25-го февраля сего года; Николай ЗАБЪЯЛО, съ 25-го марта сего года; Александръ СВЕНТОРЖЕЦКІЙ, Петръ НОЗІКОВЪ 1-й, Павелъ ТРИФОНОВЪ, Федоръ ИВАНОВЪ 2-й, Борисъ ГАУСМАНЪ 2-й, Александръ ЛОГИНОВЪ, Владиміръ ГРЕДЯКИНЪ, Апполонъ ПОЛИКАРПОВЪ, Александръ КУЗНЕЦОВЪ, Иванъ АМОСОВЪ 2-й, Василій ГАУСМАНЪ 1-й, Брониславъ КАМЕНЕЦКІЙ, Николай ГРЕВЕНИЦЪ, Михаилъ БУЛАНОВЪ, Федоръ КЕЛЬБЕРЕРЪ и Николай ТРАПЕЗНИКОВЪ 2-й,—всѣ шестнадцать съ 6-го іюня сего года; *въ сравненіе съ сверстниками*, Иванъ ОБЩЕЙ, съ 1-го января сего года; *за отличіе по службѣ*, Александръ ТОМУЗАНОВЪ.

зачисляется на действительную службу, резервнаго флота, числящійся по Гвардейскому экипажу, капитанъ 1-го ранга Георгій БОКЪ, съ назначеніемъ состоять при Ихъ Императорскихъ Высочествахъ Великихъ Князяхъ Александръ и Владиміръ Александровичахъ, помощникомъ генералъ-адъютанта графа ПЕРОВСКАГО.

продолжается срокъ отпуска, гардемарину Александру АНДРІЯНОВУ, для излеченія болѣзни, за границую, на три мѣсяца.

увольняются въ отпускъ: лейтенантъ Алексѣй МАТАФТИНЪ, въ безсрочный, съ зачисленіемъ по флоту; мичманъ Дмитрій ШУЛЬПИНЪ, для излеченія болѣзни, внутри Имперіи, на восемь мѣсяцевъ.

исключается изъ списковъ, умершій, состоявшій по резервному флоту, вице-адмиралъ ВУКОТИЧЪ.

№ 421. С.-Петербургъ, 1 іюля 1862.

Его Императорскому Высочеству Великому Князю Вячеславу Константиновичу состоять въ Гвардейскомъ экипажѣ.

№ 422. Пароходъ Александрія, 2 іюля 1862.

производятся: изъ штабъ-капитановъ въ капитаны, состоящій по резервному флоту, ластовыхъ экипажей Василій НЕВЪРОВЪ, съ увольненіемъ отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію. *За выслугу лѣтъ и по экзамену, со старшинствомъ*, изъ гардемариновъ въ мичманы: Николай КАЛЕНКИНЪ, Николай ЧЕПЕЛЕВЪ, Александръ КАШЕРИННИНОВЪ и Александръ ЛЕМАНЪ, — всѣ четыре съ 3-го апрѣля сего года; Викторъ МАНГАНАРИ и Евгеній ФЕОДОСЬЕВЪ,—оба съ 18-го мая сего года; Владиміръ ЛАНГЪ, съ 19-го іюня сего года. Изъ кондукторовъ въ прапорщики: кор-

пуса флотскихъ штурмановъ: Константинъ ДУРКИНЪ, съ 5-го мая сего года; Валеріанъ КАЗАРИНОВЪ, Василій ДРАГИЧЕВИЧЪ-НИКШИЧЪ, Иванъ СИВОКОНЕНКО, Филиппъ БЪЛОУСОВЪ и Михаилъ КРУЗЕ,—всѣ пять съ 18-го мая сего года; корпуса инженеръ-механиковъ и Константинъ ОКУНЕВЪ, съ 30-го апрѣля сего года; и, Владиміръ СОКОЛОВЪ, съ 5-го мая сего года.

увольняется въ отпускъ, состоящій при Ихъ Императорскихъ Высочествахъ Великихъ Князяхъ Александрѣ и Владимірѣ Александровичахъ, Гвардейскаго экипажа, капитанъ 1-го ранга Георгій БОКЪ, по домашнимъ обстоятельствамъ, за границу, по пятое сентября сего года.

— Государь Императоръ, при посѣщеніи 2-го сего іюля большого Кронштадтскаго рейда, на коемъ находились: корабль «Императоръ Николай I» и возвратившіеся изъ заграничнаго плаванія фрегаты: «Свѣтлана», «Олегъ», «Громобой» и корветъ «Гридень», созволилъ произвести ученья: «Свѣтланѣ» — артиллерійское и общее всѣмъ — парусное, а также потребовалъ гребныя суда вооруженными, съ стрѣлковыми партіями и, напѣя произведенныя на фрегатахъ «Свѣтлана» и корветѣ «Гридень» ученья отличными, на фрегатахъ: «Олегъ» и «Громобой» и кораблѣ «Николай» —удовлетворительными,—на послѣднемъ на столько, на сколько это возможно при вновь сформированной командѣ изъ людей младшихъ сроковъ службы,—Его Величество объявляетъ душевную Свою признательность Его Императорскому Высочеству Великому Князю Генералъ-Адмиралу, особенное благоволеніе командирамъ: «Свѣтланы», капитану 2-го ранга БУТАКОВУ 3-му и «Гридня», капитанъ-лейтенанту КОПЫТОВУ и Монаршее благоволеніе командирамъ остальныхъ судовъ; нижнимъ же чинамъ фрегатовъ: «Свѣтлана», «Олегъ» и «Громобой» и корвета «Гридень» Всемилостивѣйше жалуетъ по рублю, а корабля «Императоръ Николай I» —по двадцати пяти копѣекъ серебромъ на чело-вѣка.

№ 423. Петергофъ, 5 іюля 1862.

производятся: *за отличіе по службѣ*: изъ капитановъ 2-го ранга въ капитаны 1-го ранга: командиръ учебнаго артиллерійскаго корабля «Гангудъ», Федоръ СТААЛЬ 2-й; командиры фрегатовъ: «Пересвѣтъ» — Федоръ БРЮММЕРЪ, «Свѣтлана» — Иванъ БУТАКОВЪ 3-й и «Громобой» — Михаилъ ФЕДОРОВСКІЙ 1-й,—всѣ четыре съ оставленіемъ при прежнихъ должностяхъ. Изъ подпоручиковъ въ поручики, корпуса флотскихъ штурмановъ Павелъ ЧУРКИНЪ 4-й.

№ 424. Рига, 12 іюля 1862.

производятся: *за выслугу лѣтъ и по экзамену, со старшинствомъ*: изъ гардемариновъ въ мичманы: Яковъ ГИЛЬТЕБРАНДЪ, Александръ НЕВЪЖИНЪ, Александръ БОЦЛЪ и Александръ ЮНГЪ,—всѣ четыре съ 3-го апрѣля сего года; Густавъ РУМЬОВИЧЪ, съ

5-го мая сего года; Николай БАНКОВСКІЙ, Василій КРАЕВСКІЙ, Викторъ БЕЗУАРЪ 2-й, Василій ИЛЬИНЪ, Григорій АФОНАСЬЕВЪ. Алексѣй КРЫЖАНОВСКІЙ, Юсифъ ХАРТУЛЯРИ, Николай ГРИГОРЕНКО, Павелъ ЛЕОНТЬЕВЪ, Павелъ ВАЛЬДЪ, Никандръ САНГОВСКІЙ, Александръ ВОРОНИЧЪ, Александръ КАЗИ, Дмитрій ЛЮБИЦКІЙ, Константинъ БЕЗУАРЪ 1-й, Александръ БАРКОВСКІЙ и Сергѣй КИСЛИНСКІЙ, — всѣ семнадцать съ 18-го мая сего года. Изъ кондукторовъ въ прапорщики, корпуса флотскихъ штурмановъ: Иванъ СИДОРОВЪ — съ 5-го мая сего года; Левъ СЕРЫНОВЪ, Николай ИВАНОВЪ и Николай ВЫСОТА, — всѣ три съ 18-го мая сего года.

зачисляется по резервному флоту, уволенный для службы на коммерческихъ судахъ, капитанъ-лейтенантъ Дмитрій САВИЧЪ 1-й.

увольняются отъ службы: лейтенантъ Александръ БРЫЛКИНЪ 3-й, для опредѣленія къ статскимъ дѣламъ, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго ассесора; 6-го рабочего экипажа поручикъ Михаилъ ВИЛИКАНОВЪ, по домашнимъ обстоятельствамъ, штабъ-капитаномъ.

увольняется въ отпускъ, лейтенантъ Николай АПОСТОЛИ, для излеченія болѣзни, внутри Имперіи и за границу, на одиннадцать мѣсяцевъ.

исключается изъ списковъ, умершій, состоящій по резервному флоту, арсенальныхъ ротъ корпуса морской артиллеріи, штабъ-капитанъ Павелъ ЕВДОКИМОВЪ 3-й.

О Ч И Н А Х Ъ Г Р А Ж Д А Н С К И Х Ъ.

№ 338. Царское Село, 4 іюня 1862.

Директоръ Коммисаріатскаго департамента, дѣйствительный статскій совѣтникъ НАБОКОВЪ, назначается состоять при Его Императорскомъ Высочествѣ Великому Князю Генералу-Адмиралу, съ оставленіемъ по Морскому министерству.

№ 339. Царское Село, 11 іюня 1862.

производятся: *за отличие по службѣ*: изъ коллежскихъ регистраторовъ въ провинціальныя секретари, комиссаръ 4 го флотскаго экипажа ГАМИЛОВСКІЙ; *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*: изъ коллежскихъ секретарей въ титулярные совѣтники, дѣлопроизводитель канцеляріи начальника артиллерійской части въ Кронштадтскомъ портѣ МОНЧИНСКІЙ, съ 29-го марта сего года и съ увольненіемъ, за болѣзнію, отъ службы; изъ провинціальныхъ въ губернскіе секретари, уволенный отъ службы, за штатомъ, бывшій содер-

жатель по артиллерійской части ВАЩЕНКО, съ 2-го декабря 1861 года; *за выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы: унтеръ-офицеръ 4-го ластоваго экипажа КУРОБДОВЪ и писарь Канцеляріи Морскаго министерства ИВАНОВЪ,—оба съ увольненіемъ отъ службы.

переводится, аудиторъ Бѣлозерскаго пѣхотнаго его королевскаго высочества великаго герцога Гессенскаго полка, коллежскій регистраторъ РЫЦКО, въ комиссію военнаго суда при управленіи Сибирскою флотиліею и портами Восточнаго океана, аудиторомъ же, и съ производствомъ, на основаніи положенія о Сибирской флотиліи, въ губернскіе секретари.

опредѣляются въ службу: окончившій курсъ наукъ въ Императорскомъ Александровскомъ лицѣѣ, воспитанникъ СВИНЫНЪ въ Коммисаріатскій департаментъ, сверхштатнымъ чиновникомъ и съ утвержденіемъ въ чинѣ коллежскаго секретаря; отставной надворный совѣтникъ ВСЕВОЛОЖСКІЙ въ канцелярію начальника артиллерійской части въ Кронштадтскомъ портѣ, дѣлопроизводителемъ.

увольняются отъ службы: *за болѣзнь*, мастеръ по плющильной и рѣзной части при Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ, коллежскій секретарь ВАСИЛЬЕВЪ, съ мундиромъ; *за выслугу лѣтъ*, унтеръ-офицеръ корпуса морской артиллеріи ИВАНОВЪ, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго регистратора.

№ 340. Царское Село, 18 іюня 1862.

производятся: *за выслугу лѣтъ и по экзамену*: въ коллежскіе регистраторы: писаря: канцеляріи главнаго командира Николаевского порта КОБЗАРЕНКО и состоящій при морской обсерваторіи въ Николаевѣ ФОКИНЪ,—оба съ увольненіемъ отъ службы.

увольняются отъ службы: по домашнимъ обстоятельствамъ, находящійся на службѣ на коммерческихъ судахъ, младшій ординаторъ Николаевского морскаго госпиталя, коллежскій ассесоръ КУЧЕВСКІЙ, съ награжденіемъ чиномъ надворнаго совѣтника; *за выслугу лѣтъ*, старшій фельдшеръ бывшей портовой № 18-го роты КОЛЫКОВЪ, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго регистратора.

исключается изъ списковъ, *умершій*, шкиперъ 11-го флотскаго экипажа, титулярный совѣтникъ ІЕВЛЕВЪ.

№ 341. Царское Село, 25 іюня 1862.

производятся: *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*: изъ коллежскихъ ассесоровъ въ надворные совѣтники, младшій врачъ 20-го флотскаго экипажа БОКЪ, съ 2-го іюня сего года; изъ коллежскихъ секретарей въ титулярные совѣтники, старшій помощникъ дѣлопроизводителя штаба главнаго командира Кронштадтскаго порта НАУМОВЪ, съ 12-го іюня сего года; изъ губернскихъ въ коллежскіе секретари, уволенный отъ службы за штатомъ, бывшій помощникъ

стоюначальника Кораблестроительной экспедиціи Черноморскаго интендантства ИВАНОВЪ, съ 8-го ноября 1861 года; изъ провинціальныхъ въ губернскіе секретари: уволенный отъ службы за штатомъ, бывшій учитель музыки хора музыкантовъ при Ревельскомъ портѣ МАТЮШКИНЪ, съ 24-го февраля 1861 года,—оба съ оставленіемъ въ отставку. *За выслугу лѣтъ и по экзамену:* въ коллежскіе регистраторы, юнкеръ 2-го флотскаго экипажа ИВАНОВЪ, съ увольненіемъ, за болѣзнію, отъ службы.

увольняется въ отпускъ, дѣлопроизводитель Канцеляріи Морскаго министерства, дѣйствительный статскій совѣтникъ ТИЗЕНГАУЗЕНЪ, для излеченія болѣзни, за границу, на два мѣсяца.

увольняется отъ службы, младшій помощникъ дѣлопроизводителя штаба главнаго командира Астраханскаго порта, коллежскій регистраторъ РУТКОВСКІЙ, по домашнимъ обстоятельствамъ.

исключается изъ списковъ, *умершій*, лекарскій помощникъ арсенальной № 5-го роты корпуса морской артиллеріи, коллежскій регистраторъ ЛАГУНОВЪ.

№ 342. Пароходъ Александрія, 2 іюля 1862.

производятся: *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ;* изъ коллежскихъ ассесоровъ въ надворные совѣтники, оберъ-аудиторъ штаба главнаго командира Николаевскаго порта ГОРЧАКОВЪ, съ 9-го апрѣля сего года; изъ коллежскихъ секретарей въ титулярные совѣтники, чиновникъ для усиленія средствъ Типографіи Морскаго министерства КОШКИНЪ, съ 21-го іюня сего года; *за выслугу лѣтъ и по экзамену,* въ коллежскіе регистраторы, вахтеръ при морскихъ магазинахъ въ Бакинскомъ портѣ ВАСИЛЬЕВЪ, съ увольненіемъ отъ службы.

опредѣляются въ службу: изъ отставныхъ, коллежскіе регистраторы: ЕВСТАФЬЕВЪ, въ контору Николаевскаго морскаго госпиталя, бухгалтеромъ; ГОРБАТОВЪ, въ управленіе начальника артиллерійской части Николаевскаго порта, въ число чиновниковъ, положенныхъ на усиленіе средствъ сего управленія.

увольняется отъ службы, *за выслугу лѣтъ*, причисленный къ первой половинѣ 3-го ласоваго экипажа, старшій фельдшеръ бывшей портовой № 19 роты, ДАНИЛОВЪ, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго регистратора.

исключается изъ списковъ, *умершій*, шкиперъ 25-го флотскаго экипажа, провинціальный секретарь МАТВѢЕВЪ.

№ 343. Рига, 12 іюля 1862.

производятся: *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ:* изъ надворныхъ въ коллежскіе совѣтники, морскаго отдѣленія при Иркутской полевой провіантской комиссіи, управляющій отдѣленіемъ КУЛЫГИНЪ, съ 10-го мая сего года; изъ титулярныхъ совѣтниковъ въ коллежскіе ассесоры, бухгалтеръ и контролеръ НОСТНИКОВЪ, съ

5-го апрѣля сего года; изъ коллежскихъ регистраторовъ въ губернскіе секретари, помощникъ столоначальника КУРКУТОВЪ, съ 7-го мая сего года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы: писаря: штаба главнаго командира Николаевского порта БЕЗУНОВЪ и первыхъ двухъ ротъ 3-го ластоваго экипажа ПОТАПОВЪ,—оба съ увольненіемъ отъ службы; вахтеръ при портовомъ управленіи въ С.-Петербургѣ РЕДЬКИНЪ, съ назначеніемъ содержателемъ при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ С.-Петербургскаго порта.

увольняются отъ службы: Архангельскаго порта: коллежскіе секретари, смотритель и мастеръ шпильнаго завода ЛАРИОНОВЪ; мастера: шляпочный—КОРЕЛИНЪ,—оба съ мундирами; блоковый—провинціальныи секретарь ЕЛИЗАРОВЪ; содержатели при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ: титулярный со-вѣтникъ ШИШУНОВЪ, съ мундиромъ, и губернской секретарь ПАБАЛИНЪ; писарь первыхъ двухъ ротъ 3-го ластоваго экипажа НИКИФОРОВЪ, съ награжденіемъ, за выслугу лѣтъ, чиномъ коллежскаго регистратора.

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ

ВСЕМИЛОСТИВѢЙШЕ ПОЖАЛОВАНЫ:

ОРДЕНАМИ

Въ 17-й день іюня 1862 года.

св. анны 3-й степени, городничему города Саранска, состоящему по корп. морск. артилл. поручику Марку ГОВЯТСКОМУ 1-му.

Въ 5-й день іюля 1862 года.

Возвратившимся изъ кругосвѣтнаго плаванія на фрег. «Свѣтлана» и корветѣ «Гридень» и изъ Средиземнаго моря на фр. «Громобой».

св. владимира 4-й ст., командиру корвета «Гридень», капитанъ-лейтенанту Николаю КОНЫТОВУ.

св. анны 2-й ст., съ мечами надъ орденомъ: исправляющему должность старшаго офицера фр. «Свѣтлана», капитанъ-лейтенанту Оскару КРЕМЕРУ и корпуса штурмановъ капитану Василью ДБЯКОВУ.

св. анны 3-й ст.: лейтенантамъ: Морскаго корпуса, Николаю ПЕРЕЛЕПИНУ; старшему офицеру корвета «Гридень» Александру ВЕСЕЛАГО 3-му; 7 фл. эк., Ивану КОНАРЖЕВСКОМУ 1-му; кор-

пуса штурмановъ поручику Алексѣю ГРИГОРЬЕВУ 4-му; младшимъ врачамъ, коллежскимъ ассесорамъ: 28 фл. эк., Павлу ВУЛЬФИУСУ и 7 фл. эк., Алексѣю ГЕОРГІЕВСКОМУ.

св. станислава 2-й ст., съ императорскою короной, старшему врачу 23 фл. эк., надворному совѣтнику Дмитрію МЕРЦАЛОВУ.

св. станислава 2-й ст., съ мечами надъ орденомъ, старшему офицеру фр. «Громобой», капитанъ-лейтенанту Павлу КОРШУНОВУ.

св. станислава 2-й ст.: 19 фл. эк. лейтенанту Николаю КОБАЛЕВСКОМУ и корпуса морской артиллеріи штабсъ-капитану Николаю МОЖАЙСКОМУ.

св. станислава 3-й ст.: флотскихъ экипажей, лейтенантамъ: 23-го: Карлу ХАЛЬБЕРГУ, Андрею НОВОСЫЛЬСКОМУ 3 му, Льву ЛЬВОВУ и Николаю РЫКОВУ 2-му; 28-го: Алексѣю ТРЕСКИНУ и Алексѣю СТРОМИЛОВУ 3-му; 27-го, Сергѣю ДУРНОВО; 7-го, Платону ЩЕТИНИНУ 1-му; Гвард. эк.: Алексѣю ГОЛОВАЧЕВУ 2-му и Касьяну ЯНОВУ; мичманамъ: 23-го, Николаю ВОЕЙКОВУ 3-му и 27-го, Дмитрію ШУЛЬНИНУ; корпуса штурмановъ: подпоручику Ивану КОЗАКОВУ 2 му и прапорщику Александру ЕКИМОВУ 3-му; инженеръ-механику подпоручику Николаю ЗАРУБИНУ 2-му; корпуса морской артиллеріи: подпоручику Фомѣ КАРЛЮГИНУ 2-му и прапорщику Александру КОЛЧАКУ 3-му; младшему врачу 6 фл. эк., коллежскому ассесору Василью СМІРНОВУ.

ДЕНЬГАМИ

7-го фл. экипажа лейтенанту Ивану МАНТО . . . 200 р.

Корпуса штурмановъ подпоручику Николаю СЕМЕ-
НОВУ 8-му. 170 »

Младшему врачу 7-го фл. эк., коллежск. ассесору
Василью ЛЕВАНДОВСКОМУ 142 » 98 к.

Коммисару фр. «Свѣтлана», губерnsk. секретарю Ва-
силію ЛАРИОНОВУ 170 »

Коммисару 7-го фл. эк., коллежскому регистратору
Науму ЛАВРЕНТЬЕВУ 150 »

Содержателю по шкиперск. части, состоящему по ла-
стовымъ экипажамъ, поручику Семену КУЗНЕЦОВУ. 170 .

МЕДАЛЯМИ

Государь Императоръ, во 2-й день сего іюля, Высочайше пове-
лѣть соизволилъ: наградить состоящаго на коммерческихъ судахъ
лейтенанта ДЕВЬЕНА, серебряною медалью, съ надписью. «за спа-
сеніе погибавшихъ», на Владимірской лентѣ,—для ношенія въ пет-
лицѣ, за человѣколюбивый подвигъ, оказанный имъ въ 1858 году
при спасеніи у пролива Бонифачіо погибавшихъ шести человѣкъ
грековъ, составлявшихъ экипажъ, принадлежавшій Русскому Обще-
ству пароходства и торговли желѣзной баржи, отправленной изъ
Марселя въ Одессу на буксирѣ парохода сего Общества.

ПОЖАЛОВАНИЕ ИНОСТРАННЫМИ ОРДЕНАМИ

— Ея Величество Королева Испанская пожаловала: командиру корвета «Рында», капитану 2 ранга СФУРСА-ЖИРКЕВИЧУ командорскій крестъ ордена Карла III, и старшему офицеру того же корвета, лейтенанту ЗБЫШЕВСКОМУ кавалерскій крестъ ордена Карла III,—за услуги, оказанныя при спасеніи потерпѣвшаго крушеніе испанскаго парохода *Cantabria*.

— Его Величество король Греціи пожаловалъ командиру фрегата «Олегъ», капитану 2 ранга АНДРЕЕВУ 2-му офицерскій крестъ (золотой) ордена Спасителя,—за дѣятельное участіе при снятіи съ мели греческаго военнаго парохода *Паралосъ*.

Государь Императоръ на принятіе и ношеніе сими лицами пожалованныхъ имъ иностранныхъ орденовъ Всемилоствѣнше соизволилъ.

ДЕНЕЖНЫЯ ВЫДАЧИ ЗА СБЕРЕЖЕНІЕ ДРОВЪ

Начальникъ строительной части въ С.-Петербургѣ сообщилъ Коммисаріатскому департаменту, что стараніями и усердіемъ смотрителей казенныхъ зданій, съ 1 мая 1861 по 1 мая сего 1862 года сбережено въ экономіи дровъ однополѣнныхъ 661 саж. (по заготовительной цѣнѣ 2 р. 59 к.) на 1711 р. 99 к., и трехполѣнныхъ 51 саж. (по 8 р. 75 к.) на 446 р. 25 к., и сверхъ того смотрителемъ зданій Главнаго адмиралтейства: однополѣнныхъ 410 саж., на 1119 р. 90 к.,—всего на сумму 3278 руб. 14 коп.

Коммисаріатскій департаментъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-совѣта, по журналу 20 прошлаго іюня ст. 22 601, предложивъ дрова сіи записать на приходъ, выдалъ смотрителямъ изъ суммъ сего 1862 г. на отопленіе, половину стоимости дровъ, за удержаніемъ 6% въ эмеритальную кассу:

Маіорамъ: СТЕПАНОВУ.	712 р. 28 к.
ХОРНУ.	149 » 70 »
ЧЕМЕРЗИНУ.	107 » 12 »
ВАСИЛЕНКО.	526 » 35 »
и штабсъ-капитану КЛИМОВУ.	43 » 23 »
Всего.	1639 р. 7 к.

ПРИКАЗЫ

Е. И. В. ГЕНЕРАЛЬ-АДМИРАЛА.

№ 86. Павловскъ, 12 іюня 1862.

Аудиторъ комисіи военнаго суда при управленіи Сибирскою флотиліею и портами Восточнаго океана, губернской секретарь КОТЮХОВЪ, приказомъ военнаго министра отъ 18-го минувшаго мая, переведенъ аудиторомъ же во 2-ю пѣшую бригаду Забайкальскаго казачьяго войска.

переводятся: помощникъ капитана надъ портами Восточнаго океана, капитанъ 2-го ранга Николай КОРЕЛЛИ, изъ Сибирской флотиліи въ Балтійскій флотъ, съ отчисленіемъ отъ должности; мичманъ Аполлонъ ПЕРЕЛЕШИНЪ 5-й, изъ Балтійскаго флота въ Черноморскую флотилію.

увольняется въ отпускъ, арсенальной № 1-го роты корпуса морской артиллеріи, прапорщикъ Викторъ МИХАЛЕВЪ 1-й, для излеченія болѣзни, внутри Имперіи, на четыре мѣсяца.

№ 87. Павловскъ, 12 іюня 1862.

Высочайшимъ указомъ, даннымъ Правительствующему Сенату въ 5-й день сего іюня, состоящій при Мнѣ дѣйствительный статскій Совѣтникъ НАБОКОВЪ, Всемилостивѣйше пожалованъ въ гофмейстеры Двора Его Императорскаго Величества.

№ 88. Павловскъ, 16 іюня 1862.

производится, унтеръ-офицеръ корпуса корабельныхъ инженеровъ Алексѣй РЫБИНЪ, за выслугу лѣтъ и по экзамену, въ кондукторы того же корпуса.

переводится, корпуса флотскихъ штурмановъ, штабъ-капитанъ Петръ МАРГАСОВЪ 2-й, изъ Сибирской флотиліи въ Балтійскій флотъ.

зачисляется на дѣйствительную службу, уволенный для службы на коммерческихъ судахъ, лейтенантъ Іосифъ КОЛЗАКОВЪ 2-й, съ назначеніемъ въ Сибирскую флотилію.

увольняются въ отпускъ: командиръ 2-го флотскаго экипажа и корабля «Выборгъ», капитанъ 1-го ранга Михаилъ ТИРОЛЬ 1-й, для излеченія болѣзни, на три мѣсяца; мичманъ Сергѣй АНИЧКОВЪ 2-й, по домашнимъ обстоятельствамъ, на четыре мѣсяца,—оба внутри Имперіи.

—Мичманъ Александръ ВОХИНЪ, по случаю избранія его кандидатомъ по мировомъ посредникѣ, увольняется для занятія означенной должности, въ Псковскую губернію.

№ 89. Павловскъ, 16 іюня 1862.

Государь Императоръ, въ 11-й день сего іюня, Высочайше повелѣть соизволилъ: выпущенныхъ изъ Пиротехнической школы мор-

скихъ воспитанниковъ, при зачисленіи на службу, именовать не лабораторными кондукторами 1-го и 2-го классовъ, какъ постановлено было положеніемъ о нихъ 23-го января 1856 года, а по примѣру сухопутнаго вѣдомства, лабораторными мастерами 1-го и 2-го классовъ, съ тѣмъ, чтобы по безпорочной выслугѣ ими въ семь званиіи установленнаго для нижнихъ чиновъ 12-ти лѣтнаго срока, они производились, согласно упомянутому положенію, въ прапорщики лабораторныхъ командъ, съ званіемъ *пиротехническихъ мастеровъ*.

П Р И К А З Ы

УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 90. С.-Петербургъ, 21 іюня 1862.

По случаю отъѣзда Государа Великаго Князя Генералъ-Адмирала въ Варшаву, вступивъ въ управленіе всѣми частями морскаго вѣдомства, объявляю объ этомъ для надлежащаго свѣдѣнія.

№ 91. С.-Петербургъ, 21 іюня 1862.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по военно-сухопутному вѣдомству, въ 10-й день сего іюня, находящійся при Михайловской Артиллерійской академіи, числящійся по резервному флоту, корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Венедиктъ АЛЕКСѢЕВЪ 3-й, зачисленъ по полевой пѣшей артиллеріи, съ оставленіемъ при той же Академіи.

№ 92. С.-Петербургъ, 23 іюня 1862.

производятся, за выслугу лѣтъ и по экзамену: юнкеры флотскихъ экипажей: 15-го Адамъ КРУЗЕНШТЕРНЪ, 23-го: Евграфъ КОМОВСКІЙ и Александръ НЪЕЛОВЪ, 26-го Константинъ ЛАНГЪ, — всѣ четыре въ гардемарины; корпуса морской артиллеріи унтеръ-офицеръ Василій ПЕТРОВЪ, въ кондукторы сего же корпуса.

назначаются: лейтенанты: Карлъ ТОШНЕЛУСЪ 2-й, командиромъ лодки «Хватъ»; Дмитрій ШАФРОВЪ, старшимъ офицеромъ на корветъ «Варягъ»; 4-го ластоваго экипажа, подпоручикъ Онисифоръ ДАНИЛОВЪ, такелажмейстеромъ при Севастопольскомъ портѣ, съ зачисленіемъ по ластовымъ экипажамъ.

зачисляется на дѣйствительную службу, уволенный для службы на коммерческихъ судахъ, корпуса корабельныхъ инженеровъ, подпоручикъ Василій БАРАНОВЪ, съ назначеніемъ состоять при С.-Петербургскомъ портѣ, для надобностей флота и судостроительныхъ работъ.

переводится, содержатель по артиллерійской части, 13-го класса ЛЕОНТЬЕВЪ, изъ Сибирской флотліи въ Балтійскій флотъ, съ назначеніемъ въ 8-й флотскій экипажъ.

увольняются въ отпускъ: мичманъ Николай ИЗМАЙЛОВЪ, на три мѣсяца, и корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручикъ Василий ДАРАГАНЪ 1-й, на два съ половиною мѣсяца,—оба для излеченія болѣзни, внутри Имперіи.

—Мичманъ Николай БОЛОТНИКОВЪ 2-й, по случаю избранія его въ кандидаты по мировомъ посредникѣ, увольняется для занятія означенной должности въ Псковскую губернію.

№ 93. С.-Петербургъ, 23-го іюня 1862.

Пароходъ-фрегатъ «Грозный», по неблагонадежности къ плаванію, съ Высочайшаго разрѣшенія, отчисляется къ Кронштадтскому порту.

№ 94. С.-Петербургъ, 23-го іюня 1862.

Объявляю по морскому вѣдомству, къ свѣдѣнію и должному руководству, что должность переводчика, положенная при канцеляріи главнаго командира Николаевского порта, упраздняется.

№ 95. С.-Петербургъ, 26-го іюня 1862.

Отъ лица всего морскаго вѣдомства я приносивъ Его Высочеству Великому Князю Генералъ-Адмиралу поздравленіе, по случаю чудеснаго избавленія отъ опасности, которой подвергалась Его жизнь. Его Высочество телеграфическою депешей поручаетъ мнѣ объявить морскому вѣдомству Свою душевную признательность.

№ 96. С.-Петербургъ, 26-го іюня 1862.

Зачисляется на дѣйствительную службу: уволенный для службы на коммерческихъ судахъ, младшій врачъ, надворный совѣтникъ КРАСОВСКІЙ, съ назначеніемъ въ 20-й флотскій экипажъ, съ 18-го сего іюня.

№ 97. С.-Петербургъ, 26-го іюня 1862.

Въ память чудеснаго избавленія Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала отъ руки убійцы, многіе чины морскаго вѣдомства изъявили желаніе соорудить въ С.-Петербургскомъ адмиралтейскомъ соборѣ икону Христа Спасителя, и по доведеніи о семъ до свѣдѣнія Государя Императора, Его Императорское Величество Высочайше на сіе соизволилъ.

Объявляя о семъ по морскому вѣдомству, считаю нужнымъ при-совокупить, что желающіе участвовать въ этомъ благочестивомъ дѣлѣ могутъ вносить свои приношенія: въ С.-Петербургѣ — въ Инспекторскій департаментъ Морскаго министерства, а въ портахъ — въ штабы главныхъ командировъ.

№ 98. С.-Петербургъ, 30-го іюня 1862.

увольняется для службы на коммерческихъ судахъ, капитанъ-лейтенантъ Николай МОЖАЙСКІЙ 4-й, съ зачисленіемъ по флоту.

№ 99. С.-Петербургъ, 29-го іюня 1862.

Государь Императоръ, въ 25-й день сего іюня, Высочайше повелѣть соизволилъ: при производствѣ гардемаринъ и кондукторовъ

въ мичманы и прапорщики корпусовъ, старшинство имъ въ сихъ чинахъ считать не со дня выдержанія экзамена, какъ постановлено положеніями о гардемаринахъ и кондукторахъ, Высочайше утвержденными 29 февраля и 21 марта 1860 года, а со дня выслуги въ гардемаринскомъ и кондукторскомъ званіяхъ положенныхъ двухъ лѣтъ, хотя бы кто по независящимъ отъ него причинамъ выдержалъ экзаменъ и послѣ выслуги двухъ лѣтъ; тѣмъ же, которые по выслугѣ двухъ лѣтъ по своей винѣ не будутъ держать экзамена или не выдержатъ онаго, и которые потому, согласно положенію, должны быть подвергнуты по истеченіи года новому экзамену, одновременно съ гардемаринами и кондукторами, подлежащими экзамену въ томъ году,—въ случаѣ выдержанія испытанія, отдавать старшинство съ того же времени, какъ и симъ послѣднимъ, ставя однако же по спискамъ выше ихъ; притомъ независимо отъ выдержанія экзамена наблюдать, чтобы только тѣ гардемарины и кондукторы были производимы въ офицеры, по выслугѣ двухъ лѣтъ, которые въ оба года будутъ находиться въ кампаніи, не распространяя сего условія только на кондукторовъ корпуса корабельныхъ инженеровъ.

№ 100. С.-Петербургъ, 4-го іюля 1862.

производится, юнкеръ 3-го своднаго черноморскаго флотскаго экипажа Александръ МАРТЫНОВЪ, за выслугу лѣтъ и по экзамену, въ гардемарины.

назначается, помощникъ старшаго сортоваго содержателя при экипажескихъ магазинахъ Кронштадтскаго порта, провинціальный секретарь ШПЫНЕВЪ, содержателемъ артиллерійской части на отрядѣ винтовыхъ лодокъ въ Гельсингфорсѣ, вмѣсто состоящаго по арсенальнымъ ротамъ подпоручика Николая АЛЕКСАНДРОВА, который переводится къ Кронштадтскому порту.

№ 101. С.-Петербургъ, 6-го іюля 1862

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу моему, въ 25-й день минувшаго іюня, Высочайше соизволилъ на расформированіе штурманской роты и 2-го учебнаго экипажа въ Николаевѣ и на учрежденіе портовой ремесленной школы, на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Воспитанниковъ штурманской роты, находящихся въ трехъ низшихъ классахъ, перевести въ гимназію пансіонерами, согласно Высочайшему повелѣнію 9-го іюня сего года, объ устройствѣ гимназій въ Николаевѣ; остальныхъ опредѣлить на дѣйствительную службу юнкерами или унтеръ-офицерами корпуса штурмановъ или инженеръ-механиковъ, смотря по ихъ наклонностямъ и способностямъ.

2) Для окончанія юнкерами и унтеръ-офицерами курса ученія, открыть въ Николаевѣ временные классы въ одномъ изъ казенныхъ зданій, съ опредѣленіемъ въ число преподавателей, по воз-

возможности, учителей бывшей штурманской роты, которымъ, на время существованія классовъ, сохранить всѣ служебныя ихъ права.

3) Тѣмъ изъ юнкеровъ и унтеръ-офицеровъ, которые поступаютъ на службу, съ жалованьемъ меньшимъ ста пятидесяти руб. въ годъ, производить добавочное довольствіе до этого размѣра.

4) Малолѣтнимъ, находящимся въ кандидатскомъ спискѣ штурманской роты, предоставить право на бесплатное обученіе въ гимназіи вольноприходящими.

5) Юнговъ учебнаго экипажа, кромѣ тѣхъ, которые находятся въ командировкахъ, отдать на попеченіе родителей, родственниковъ или постороннихъ, вполне благонадежныхъ, лицъ. Принявшимъ на воспитаніе выдавать на содержаніе юнговъ по 35 руб. въ годъ до достиженія послѣдними 16-ти лѣтняго возраста.

6) Военныхъ и гражданскихъ чиновъ, находящихся въ составѣ штурманской роты и 2-го учебнаго экипажа, за исключеніемъ тѣхъ, которые будутъ признаны необходимыми къ оставленію на службѣ въ морскомъ вѣдомствѣ, уволить отъ службы, или оставить за штатомъ, или зачислить по резервному флоту, съ предоставленіемъ имъ правъ и преимуществъ, которыя были дарованы лицамъ морскаго вѣдомства, на основаніи Высочайшихъ повелѣній 8-го февраля, 23-го мая 1860 г. и 21-го декабря 1859 года; издержки на годичное жалованье и денежныя награды гражданскимъ чинамъ, которые будутъ оставлены за штатомъ, или уволены отъ службы, принимать на счетъ суммъ, остающихся за расформированіемъ штурманской роты и 2-го учебнаго экипажа.

7) Прикомандированныхъ къ штурманской ротѣ за ранами офицеровъ причислить къ Морскому Кадетскому корпусу на тѣхъ же основаніяхъ, на которыхъ они состояли при ротѣ, съ разрѣшеніемъ тѣмъ изъ нихъ, кто пожелаетъ оставаться на жительствѣ въ Николаевѣ, и съ отнесеніемъ издержки по ихъ довольствію на тотъ же источникъ, изъ котораго нынѣ удовлетворяется этотъ расходъ.

8) Нижнихъ чиновъ штурманской роты и 2-го учебнаго экипажа распределить по командамъ Черноморскаго вѣдомства, по усмотрѣнію главнаго командира.

9) Для дѣтей нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства и вообще рабочихъ учредить въ Николаевскомъ портѣ ремесленную школу для приходящихъ, согласно прилагаемому положенію.

10) Школу помѣстить въ одномъ изъ зданій морскаго вѣдомства въ Николаевѣ; на устройство и содержаніе ея обратить суммы, остающіяся за упраздненіемъ на вышеизложенныхъ основаніяхъ штурманской роты и 2-го учебнаго экипажа, и за отчисленіемъ суммы, определенной на устройство гимназіи въ Николаевѣ, согласно Высочайшему повелѣнію 9-го минувшаго іюня. Росписаніе издержекъ, по устройству и содержанію школы, должно быть со-

ставлено главнымъ командиромъ Николаевского порта и представлено на утвержденіе Управляющаго Морскимъ министерствомъ.

ПОЛОЖЕНІЕ О РЕМЕСЛЕННОЙ ШКОЛѢ ВЪ НИКОЛАЕВСКОМЪ ПОРТѢ.

§ 1. Въ Николаевскомъ портѣ учреждается ремесленная школа для приходящихъ, преимущественно дѣтей нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства и рабочихъ.

§ 2. Главный командиръ Николаевского порта есть попечитель ремесленной школы; управленіе же школою возлагается на директора, избираемаго главнымъ командиромъ и утверждаемаго въ должности приказомъ высшаго морскаго начальства.

§ 3. Ремесленная школа раздѣляется на три отдѣленія: малолѣтнее, среднее и старшее. Число учениковъ въ каждомъ отдѣленіи не ограничивается, но зависитъ отъ помѣщенія и денежныхъ средствъ. Въ случаѣ, если бы число учениковъ было слишкомъ велико, то отдѣленіе раздѣляется на параллельные классы.

§ 4. Въ малолѣтнемъ отдѣленіи обучаются молитвамъ, чтенію, письму, первымъ двумъ правиламъ ариметики и считать на счетахъ.

§ 5. Въ среднемъ и старшемъ отдѣленіяхъ преподаются слѣдующіе предметы:

Въ *среднемъ отдѣленіи*: законъ Божій, русскій языкъ, ариметика и черченіе.

Въ *старшемъ отдѣленіи*: законъ Божій, русскій языкъ, главнѣйшія основанія геометріи, физики и механики въ примѣненіи къ адмиралтейскимъ мастерствамъ и черченіе.

Кромѣ сего, воспитанникамъ могутъ быть даны общія понятія о главнѣйшихъ событіяхъ исторіи и сообщены важнѣйшія географическія свѣдѣнія, въ видѣ доступныхъ для нихъ пониманія разсказовъ. Знаніе этихъ предметовъ необязательно для учениковъ, которые не подлежатъ въ оныхъ и экзамену.

§ 6. Ученики среднего и старшаго отдѣленій обучаются вмѣстѣ съ тѣмъ мастерствамъ, необходимымъ для различныхъ отраслей морскаго дѣла, первые въ учебной мастерской при школѣ, а вторые въ казенныхъ мастерскихъ Николаевского порта и у постройки судовъ.

§ 7. Директоръ имѣетъ надзоръ не только за воспитаніемъ въ ремесленной школѣ, но и за практическими занятіями учениковъ, какъ въ учебной мастерской, такъ и въ адмиралтейскихъ мастерскихъ и при работахъ Николаевского порта.

§ 8. Классныя занятія продолжаются ежедневно по два часа, практическія занятія не болѣе четырехъ часовъ.

§ 9. Учебная мастерская, устроенная при среднемъ отдѣленіи ремесленной школы, принимаетъ казенные и частные заказы.

Деньги за сдѣланныя вещи распределяются между учениками соответственно цѣнѣ вещей, за исключеніемъ 25%, которые употребляются на покрытіе расходовъ по содержанію мастерской. Ученики старшаго отдѣленія получаютъ заѣздную плату.

§ 10. Учебною мастерскою завѣдуетъ мастеръ, утверждаемый въ этой должности попечителемъ школы и дѣйствующій на основаніи особой инструкции. Въ помощь ему опредѣляется нѣсколько подмастерьевъ.

§ 11. Способнѣйшіе и благонравные ученики средняго отдѣленія назначаются директоромъ поочередно указателями въ малолѣтнее отдѣленіе, а ученики старшаго отдѣленія въ среднее. При назначеніи учениковъ указателями, директоръ долженъ имѣть въ виду, чтобы эти ихъ обязанности не вредили дальнѣйшему преуспѣянію самихъ указателей. За труды свои указатели получаютъ денежное вознагражденіе.

§ 12. Нѣкоторое число учениковъ старшаго отдѣленія, по усмотрѣнію главнаго командира, посылаются на три лѣтніе мѣсяца въ кампанію на разныхъ судахъ флота.

§ 13. Положеніе это приводится въ исполненіе въ видѣ опыта на три года. Всѣ подробности устройства ремесленной школы, на вышеизложенныхъ основаніяхъ, предоставляется установить главному командиру, съ тѣмъ, чтобы онъ, къ окончанію трехлѣтняго срока, представилъ въ Морское министерство проектъ окончательнаго устава школы.

№ 102. С.-Петербургъ. 10-го іюля 1862.

производятся: за выслугу лѣтъ и по экзамену: корпуса инженеръ-механиковъ юнкеръ Алексѣй СЕМЕНОВЪ; корпуса корабельныхъ инженеровъ: юнкеръ Викторъ ПУЛЯЕВЪ и унтеръ-офицеръ Алексѣй АЛЕКСѢЕВЪ,—всѣ три въ кондукторы тѣхъ же корпусовъ.

назначаются: капитанъ 2-го ранга Фердинандъ фонъ-ФРАНКЪ, командиромъ внутренней брантвахты въ Кронштадтѣ, вмѣсто капитана 2 ранга Александра ТИРОЛЯ 3-го. Содержатель при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ Архангельскаго порта, коллежскій секретарь ЧУПРОВЪ, смотрителемъ казеннаго имущества и зданій въ штатъ новаго управленія Архангельскимъ портомъ.

переводится, корпуса флотскихъ штурмановъ, штабсъ-капитанъ Константинъ ЗАЗЫБИНЪ 1-й, изъ Каспійской въ Черноморскую флотилію.

увольняются въ отпускъ, внутри имперіи: для излеченія болѣзни, начальникъ гидрографической части въ Николаевѣ, капитанъ-лейтенантъ Никандръ ЗЕЛЕНОЙ 4-й, на четыре мѣсяца. По домашнимъ обстоятельствамъ: лейтенантъ Иванъ КОНАРЖЕВСКІЙ 1-й, на пять мѣсяцевъ и мичманъ Дмитрій ТИХМЕНЕВЪ 3-й, на три мѣсяца,

№ 103. С.-Петербургъ, 10-го іюля 1862.

Государь Императоръ Высочайше повелѣтъ соизвоилъ: предначерченные для Балтійскаго флота винтовья окованныя батареи именовать: заказанную въ Англіи — «Первенецъ», а имѣющую строиться на Галерномъ островкѣ въ С.-Петербургѣ — «Не тронь меня».

ЦИРКУЛЯРЫ ДЕПАРТАМЕНТОВЪ:

ИНСПЕКТОРСКАГО.

№ 49. 9 іюня 1862.

Государь Императоръ Высочайше повелѣтъ соизвоилъ: при шапкахъ новаго образца имѣть козырьки по прилагаемому при семъ рисунку (*). Козырьки по этому образцу должны быть дѣлаемы только при изготовленіи ихъ вновь; старые же, уменьшеннаго размѣра, дозволяется донашивать. Козырекъ пришивается къ шайкѣ почти подъ прямымъ угломъ, т. е. съ самымъ незначительнымъ наклономъ.

№ 50. 14 іюня 1862.

Инспекторскій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, къ свѣдѣнію и руководству, что по случаю перевода стрѣлковой офицерской школы изъ Царскаго Села въ г. Старую Руссу, Высочайше разрѣшено перевести туда же и состоящую при этой школѣ флотскую команду.

№ 51. 14 іюня 1862.

назначаются: гардемарины: въ черноморскіе сводные флотскіе экипажи: въ 1-й: Викторъ ШЕСТИНСКІЙ, Петръ ЮРЬЕВЪ и Николай ПОТЕМКИНЪ; во 2-й: Сергѣй БЕХТѢВЪ и Владиміръ ХОМЕНКО; въ 3-й: Петръ БУРЦЕВЪ и Федоръ КАРИНЪ; въ 3-й Никандръ САГОВСКІЙ. Кондукторъ корпуса корабельныхъ инженеровъ Федоръ АНДРІЕВСКІЙ, состоятъ при Кронштадтскомъ портѣ, для надобностей флота и судостроительныхъ работъ.

переводится, подпоручикъ корпуса инженеръ-механиковъ Александръ ОРЕУСЪ, изъ 17-го въ 20-й флотскій экипажъ.

№ 52. 19 іюня 1862.

назначаются: во флотскіе экипажи: лейтенанты. Владиміръ НЕВЕЛЬСКОЙ 3-й, въ 5-й; Іосифъ КОЛЗАКОВЪ 2-й, въ 27-й; Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Николай фонъ-ЭНТЕЛЬ, въ 16-й.

(*) Рисунокъ козырька разосланъ при подлинномъ циркулярѣ.

№ 53. 25 іюня 1862.

Инспекторскій департаментъ имѣетъ честь объявить по морскому вѣдомству, что въ разъясненіе § 614-го Устава о службѣ въ гарнизонѣ (изд. 1860 г.), согласно Высочайшей волѣ, объявленной въ приказѣ военного министра отъ 16 минувшаго іюня № 159, г. Управляющій Морскимъ министерствомъ приказалъ принять къ руководству: что команды, наряжаемыя на похороны, для отданія послѣднихъ почестей, соображаясь съ этимъ параграфомъ, не провожаютъ нѣкоторыхъ покойниковъ до кладбища только въ столицахъ, или другихъ большихъ городахъ, и вообще когда кладбище удалено отъ мѣста, гдѣ находится умершій, на значительное разстояніе; въ противномъ же случаѣ команды эти слѣдуютъ въ погребальной процессіи до самаго мѣста похоронъ, хотя бы даже покойный не командовалъ никакою отдѣльною частію въ мѣстѣ квартированія ихъ командъ и не числился въ ихъ спискахъ.

№ 54. 28 іюня 1862.

назначаются: въ черноморскіе сводные флотскіе экипажи: гардемарины: въ 1-й: Леонидъ ЗАВАЛИШИНЪ, Николай КАЗЕМИРОВЪ и Сергѣй АРТЮКОВЪ; во 2-й: Федоръ ГЕРАСИМОВЪ, Николай КАШЕРИНИНОВЪ, Владиміръ КОВАЛЕВСКІЙ и Александръ РЫЖІЙ; въ 3-й: Николай ПЕРСКІЙ, Всеволодъ ПАЗУХИНЪ, Николай ИРЕЦКІЙ и Георгій БИРИЛЕВЪ.

КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНАГО.

№ 12. 18 іюня 1862.

Адмиралтействъ - совѣтъ, журналомъ 6-го минувшаго іюня ст. 22 571, положилъ: правила, утвержденныя Его Императорскимъ Высочествомъ Генераль-Адмираломъ и объявленныя въ циркулярѣ Кораблестроительнаго департамента отъ 26-го ноября 1860 г. № 17, объ ученикахъ адмиралтейскихъ мастерскихъ и Ижорскаго завода распространить на учениковъ Кронштадтскаго пароходнаго завода.

О таковомъ положеніи Адмиралтействъ-совѣта Кораблестроительный департаментъ имѣетъ честь объявить по морскому вѣдомству для свѣдѣнія, а по Кронштадтскому пароходному заводу къ исполненію.

№ 13. 24 іюня 1862.

Адмиралтействъ-совѣтъ, по журналу 6 минувшаго іюня ст. 22 575, утвердилъ слѣдующія правила для приѣма флагдуха къ адмиралтейству отъ частныхъ фабрикантовъ и лицъ торговаго сословія:

Флагдухъ долженъ быть:

а) сотканъ изъ чистой шерстяной пряжи, безъ всякой примѣси бумаги, окрашенъ самыми лучшими матеріалами, такъ чтобы отъ мытья въ холодной водѣ не измѣнялъ цвѣта и соединялъ въ себѣ

легкость съ наибольшею крѣпостью, при чемъ длинныя волокна, при разрывѣ отдѣльныхъ нитей флагдуха, показываютъ его хорошія качества; б) наружнымъ видомъ и цвѣтомъ сходенъ съ образцами; в) ширина всѣхъ сортовъ въ 12 вершковъ; отступленіе отъ сего размѣра допускается до $\frac{1}{2}$ дюйма; г) длиною куски флагдуха должны быть отъ 39 до 41 аршина; д) число нитокъ въ квадратѣ въ 12 вершковъ должно быть: по основѣ отъ 699 до 723 и по утку отъ 658 до 704; для удостовѣренія же въ семь брать одинъ, два и не болѣе трехъ кусковъ изъ всей поставки, по усмотрѣнію пріемщиковъ, а въ прочихъ кускахъ удостовѣряться по наружному виду, такъ какъ пересчитывать далѣе число нитокъ при большихъ пріемахъ невозможно; е) всѣхъ кусковъ каждаго сорта полагается отъ 4 фун. 56 золот. до 5 фун. 17 золот. въ каждомъ; ж) въ флагдухѣ допускается неровность нитокъ, ибо оной избѣжать совершенно въ ткань сего рода невозможно, но сія неровность должна быть сходна съ образцами; и з) куски флагдуха должны быть согласны во всемъ съ сими условіями; въ противномъ случаѣ таковыя куски не принимаются.

№ 14. 22 іюня 1862.

По представленію Кораблестроительнаго департамента, основанному на мнѣніи главнаго командира Кронштадтскаго порта, Адмиралтействъ-совѣтъ, по журналу 6 іюня 1862 г. №2870, ст. 22573, положилъ: ввести въ штатное положеніе для судовъ, имѣющихъ проволочный такелажъ, — клетневаніе всѣхъ вантъ по всей длинѣ ихъ, а штаговъ подобно пеньковымъ, для предохраненія отъ тренія, —и для того отпускать матеріалы: парусину клетневую—подъ клетень, шхиमुшгаръ смоленый—на клетень, ворсу на тренць, сѣло и смолу на смазываніе, въ мѣрѣ дѣйствительной надобности, сообразно съ толщиною и длиною клетняемаго такелажа.

КАНЦЕЛЯРІИ МИНИСТЕРСТВА.

№ 13. 3 іюля 1862.

Офиціальныя извѣстія морскаго вѣдомства появлялись до сихъ поръ въ свѣтъ лишь одинъ разъ въ мѣсяцъ въ Морскомъ Сборникѣ. Такъ какъ чрезъ это многія извѣстія, особенно тѣ, значеніе которыхъ зависитъ отъ современности ихъ появленія, распространялись въ морскомъ вѣдомствѣ слишкомъ поздно и нерѣдко утративъ свой интересъ, то, по соглашенію съ редакціею газеты Кронштадтскій Вѣстникъ, слѣдано распоряженіе о печатаніи на будущее время всѣхъ Высочайшихъ приказовъ, приказовъ Генераль-Адмирала и Управляющаго Морскимъ министерствомъ, циркуляровъ департаментовъ и управленій министерства, донесеній о плаваніи нашихъ судовъ заграницею и другихъ официальныхъ

извѣстій, кромѣ Морскаго Сборника, еще и въ Кронштадтскомъ Вѣстникѣ.

№ 14. 5 іюля 1862.

Учрежденная при Морскомъ министерствѣ, по положенію, Высочайше утвержденному 7-го ноября 1860 года, временная контрольная экспедиція, для обревизованія шнуровой отчетности за время до 1861 года, съ окончаніемъ срока, опредѣленнаго § 38 положенія, для ея занятій, закрыта.

Объявляя о семъ по морскому вѣдомству, Канцелярія Морскаго министерства имѣетъ честь поставить въ извѣстность мѣста и лица, до коихъ это относится можетъ, что г. Управляющій Морскимъ министерствомъ изволилъ приказать, чтобы всѣ тѣ свѣдѣнія, книги, расчеты и проч., которые были затребованы экспедиціею и недоставлены въ оную, были присылаемы, впредь до особаго распоряженія, въ Канцелярію Морскаго министерства. Что же касается до отчетности по черноморскому управленію до 1860 г., то доставленіемъ оной до времени приостановиться.



II

ОФИЦАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ

СМОТРЪ ВОЗВРАТИВШИМСЯ ИЗЪ ЗАГРАНИЦЫ ФРЕГАТАМЪ ОЛЕГЪ, ГРОМОВОЙ И КОРВЕТУ ГРИДЕНЬ

НА КРОНШТАДТСКОМЪ РЕЙДѢ.

(Донесеніе контръ-адмирала Кузнецова).

I. СМОТРЪ ФРЕГАТУ «ОЛЕГЪ».

4 іюня въ 10 часовъ утра, по прибытіи Коммисіи подъ моимъ предсѣдательствомъ на фрегатъ «Олегъ», былъ сдѣланъ сигналъ: «слѣдовать движенію адмирала» и потомъ сигналы:

	Поставить всѣ пря- мые паруса.	Закрѣпить паруса.	Прислать вооруженныя греб- ныя суда съ десантомъ.		
			Марс. сошла внизъ.	Первыя шлюпки.	Послѣднія шлюпки.
Исполнили:					
Фрегатъ «Олегъ»	въ 5½ м.	3 м.	6 м.	6½ м.	9½ м.
» «Громобой»	— 5½ »	3 »	6 »	6½ »	10
Корветъ «Гридень» . . .	— 3½ »	2¼	4 »	3¼ »	5

На фрегатѣ «Олегъ» всѣ шлюпки идутъ въ десантъ; на одинъ изъ катеровъ ставятъ станокъ для бросанія конгревовыхъ ракетъ; при бортѣ остается одна четверка; вся провизія для десанта помѣщается на отдѣльной шлюпкѣ.

На фрегатѣ «Громобой» съ десантомъ 6 судовъ, изъ нихъ два съ конгревовыми ракетами.

По тщательномъ осмотрѣ каждой шлюпки оказалось, что всѣ ис-
правно вооружены артиллерією, снабжены всѣмъ нужнымъ и силъ-

ными десантами (на «Олеги» 170, на «Громобои» 120 чел.). Нельзя не удивляться такой исправности при быстротѣ приготолвенія.

Барказъ и два катера съ корвета «Гридень» должны, по росписанію, имѣть десанта 45 чел., но было только половинное число, по случаю отправления 24 больныхъ въ госпиталь; одинъ изъ катеровъ вооруженъ станкомъ для бросанія конгревовыхъ ракетъ.

По осмотру вооруженія гребныхъ судовъ и десанта, былъ сдѣланъ сигналъ «Громобою» и «Гридень»: «нижніе чины имѣютъ время обѣдать» и приступлено къ дальнѣйшему осмотру фрегата «Олеги».

На немъ, при дѣйствіи парусами, рифы у марселей брались по французскому способу, безъ рифъ-сезней; при отдачѣ марса-шкотовъ травили и марса-фалы; при закрѣпленіи парусовъ введены наглухо прикрѣпленные къ рею парусинные чахлы, которые, облегчая крѣпленіе паруса, вмѣстѣ сохраняютъ его отъ дыма и сырости.

По пробитіи тревоги, батареи изготовлены къ бою въ 4 минуты; на марсы поднимаются тюфяки набитые волосомъ, для защиты марсовыхъ стрѣлковъ, что командиръ находить болѣе удобнымъ, нежели койки. Батареи дѣйствовали артиллеріею бойко, съ большимъ знаніемъ дѣла; гандшпужное ученіе отмѣнено; пальба на оба борта производится чрезъ орудіе, для меньшаго утомленія прислуги. Американскіе гандшпуги съ роульсомъ облегчаютъ дѣйствіе орудіями, и орудіе весьма легко подвигается къ косяку при наведеніи совсѣмъ вправо или влѣво; подколесные клинья отмѣнены, вмѣсто которыхъ служатъ шлейки и клинъ съ рукояткою, подкладываемый подъ переднее колесо, для удержанія орудія отъ наката впередъ.

Отпущенныя для испытанія фрикціонныя трубки оказались, по отзыву командира, совершенно удовлетворительными: изъ 500 сбѣгли только трп. Переменная станковъ у 60 ф. орудія въ батареѣ, помощію дульнаго найтова и шкентеля, въ 3 м.; весьма скоро сдѣлали также переменъ брюка и заднихъ колесъ. Командоры, выдержавшіе экзаменъ на кораблѣ «Прохоръ», выбросили въ теченіе кампаніи по 3 ядра на орудіе, а избранные изъ унтеръ-офицеровъ и матросъ—по 7 ядеръ и 1 бомбѣ.

По вызовѣ всѣхъ абордажныхъ партій, вторая изготовилась въ 5 минутъ, а прочія нѣсколько скорѣе; по пожарной тревогѣ партіи были готовы въ 2 1/2 м.

Чтобы дать вздохнуть командѣ, всѣ дѣйствія парусами и различныя тревоги раздѣлялись осмотровъ фрегата, машины, журналовъ и отчетности.

Наружный видъ фрегата и вооруженіе таковы, что не остается

ничего желать лучшаго. Въ продолженіе кампаніи замѣчено, что при всѣхъ превосходныхъ качествахъ фрегата, его бьетъ носомъ. Для обезопасенія утлегаря, должно будетъ увеличить уголь бушприта съ горизонтомъ. Боковая качка стремительна и недостаточно послушнѣе рулю. Должно утолстить марса и брамъ-реи, и килверъ пилы, для большей прочности, не изъ 6-го № наружныи, а 4-го или 5-го, какъ дѣлаютъ въ иностранныхъ флотахъ; паруса всѣ сшиты дурно. Сдѣланы слѣдующія измѣненія: оба барказа становятся не на шкафуты, какъ было прежде, а внутри ростръ; гардемаринская каюта увеличена перенесеніемъ сосѣднихъ канцелярій и каюты съ ванною на кубрикъ; устроена малая каюта въ носовой части.

Выходъ у большой крѣпости-камеры неосвѣщенъ; фонари (Штанге, по образцу парохода «Рюрикъ») маловаты и не имѣютъ отдушниковъ, отчего лопаются стекла; крѣпости-камера и бомбовые погреба, всѣ удовлетворительно блиндированы; картузовъ подается на орудіе по 8 въ 5 минутъ; бомбъ и гранатъ на одинъ бортъ по 8 въ 10 минутъ.

Машина въ 800 силъ, Модзлем, не имѣла никакихъ значительныхъ поврежденій въ кампаніи; имѣя 6 котловъ, обыкновенно разводили пары въ 3, а для короткихъ переходовъ на 2 и 3 часа только въ 2 котлахъ. Испытаніе машины не было сдѣлано при *контрактныхъ 54 оборотахъ винта, поднимая паръ до 20 ф. въ 6 котлахъ*. Командиръ полагаетъ, что котлы малы, и потому до такой высоты давленія не нагнать паровъ, развѣ только при искусныхъ кочегарахъ и наилучшемъ топливѣ; выше 15 фунтовъ паровъ поднять не могли, и тогда ходъ фрегата былъ 11½ узловъ; но на этой высотѣ возможно было удержать паръ только на ¼ часа. По выпискѣ изъ журнала о дѣйствіи машины оказалось:

Число кот- ловъ.	Давленіе пара.	Оборот. винта.	Ходъ.
6	11	42	10
4	10	38	9
3	8	32	9
2	6 и 7	24 — 28	6 и 7
1	3 и 4	18 — 22	3 и 4

Угля, по положенію, на всѣ 6 котловъ, должно издерживаться 200 п. въ часъ, и дѣйствительно, при 4 котлахъ тратится отъ 120 до 110, при 3 отъ 100 до 90, при 2-хъ положеніе превышаетъ и доходитъ до 80 пуд.; прочіе припасы расходовались, имѣя нѣкоторую экономію.

Въ машинномъ отдѣленіи окраска сдѣлана известью; при этомъ изъяснено мнѣніе, что осыпка ея, отъ сотрясенія фрегата, вредна для машины; но командиръ объявилъ, что такъ красятся на всѣхъ иностранныхъ судахъ. Если и согласиться на это, то развѣ заисключи-

ченіемъ окраски известью болтовъ, планокъ и прочаго желѣза на бимсахъ и корпусѣ въ машинномъ отдѣленіи.

Опрѣснителей два: Гранта и Тона; найдено, что удобнѣе дѣйствовать аппаратами порознь. Первый даетъ въ сутки до 500, а второй до 300 ведръ, при топкѣ большого котла 168 пудами угля; при маломъ котлѣ, 60 пудами, въ сутки добывается 350 ведръ. Полагая стоимость угля 16 коп., ведро въ 1-мъ случаѣ обойдется 3 $\frac{1}{2}$ коп., а съ малымъ котломъ въ 2 $\frac{3}{4}$ коп.

Хронометры все время шли очень хорошо, и къ нимъ имѣли полное довѣріе.

Девіація стандартъ-компаса найдена въ 1860 г. въ Кронштадтѣ наибольшая до 4°, въ Ширнесѣ 2 $\frac{1}{2}$ °, въ Бейрутѣ 30' и по возвращеніи въ Кронштадтъ оказалась 2°.

Всѣ журналы, росписанія и шнуровыя книги ведены по положенію исправно; въ машинномъ не были подведены суточные итоги.

Гребныя суда построены по чертежамъ англійскимъ и в.-ад. фонъ-Шанца; послѣднимъ въ качествахъ отдается преимущество предъ первыми: особенно рекомендуется командиромъ 16 весельный катеръ. чертежа в.-ад. фонъ-Шанца, какъ лучшее гребное судно, даже сравнительно со всѣми шлюпками фрегатовъ «Генераль-Адмиралъ» и «Громобой» и корвета «Ястребъ». Барказъ того же чертежа былъ лучший въ эскадрѣ; его же 6-ти весельный вельботъ на волненіи оказался лучше 6-ти весельнаго вельбота англійскаго чертежа; 14 весельный катеръ англійскаго чертежа, хотя и уступаетъ 16 весельному катеру, но также во всѣхъ отношеніяхъ прекрасная шлюпка.

Всѣ суда прекрасно вооружены и весьма хорошо управляются.

Команда фрегата у сирійскихъ береговъ подвергалась диссентеріи, въ теченіе 2 $\frac{1}{2}$ мѣсяцевъ. Умершихъ всѣхъ было въ госпиталѣ 8, а на фрегатѣ 10; изъ нихъ 4 по несчастнымъ случаямъ, а изъ 14 большая часть отъ диссентеріи.

При опросѣ команды по довольствію, показаны разныя претензіи; нѣкоторыя изъ нихъ объявлены по недоразумѣнію; къ удовлетворенію прочихъ приняты мѣры.

Въ кампаніи занятія гардемаринъ и юнкеровъ были по программамъ, данной начальствующимъ эскадрою въ Средиземномъ морѣ.

Кампанія фрегата продолжалась съ 18-го октября 1860 года по 28 мая 1862 года, всего 588 дней, изъ нихъ парусныхъ 114, паровыхъ 28 и 3 подъ парусами и парами; угля издержано 98 619 пудовъ.

II. СМОТРЪ ФРЕГАТУ «ГРОМОВОЙ».

5 іюня, по прибытіи Коммисіи на фрегатъ въ 10 часовъ утра, была осмотрѣна команда (*) и потомъ приказано: «поставить марсели», что исполнено въ 2 м., взяты 2 рифа въ $1\frac{1}{2}$ м. (по французскому способу) и закрѣпили марсели въ $2\frac{1}{2}$ м.; марсовые сошли внизъ въ 5 м. Здѣсь паруса крѣплятся безъ чаловъ, какъ сдѣлано на фрегатѣ «Олегъ». Основали вынтрешъ и подняли винтъ въ $6\frac{1}{4}$ м.

По пробитіи тревоги, батарен были готовы чрезъ 3 м. Дѣйствіе орудіями съ тѣми же измѣненіями, какъ и на фрегатѣ «Олегъ»: картузъ посылается отдѣльно отъ снаряда; при раздѣленіи на оба борта, прислуга дѣйствуетъ чрезъ орудіе; немѣя гандшпуговъ съ роульсами, орудія наводятся въ косякъ боковыми и задними таями. Станокъ подъ 60 ф. орудіемъ былъ перемѣненъ съ помощію раскосинъ въ 3 м., переднія колеса въ той же батареѣ перемѣнили въ $3\frac{5}{4}$ м. По пробитіи отбоя, закрѣпили орудія по походному въ $4\frac{3}{4}$ м.

Вообще дѣйствовали орудіями бойко, быстро, съ большимъ знаніемъ; комендоры въ теченіе кампаніи, при упражненіи цѣльной стрѣльбою, выбросили, каждый, разныхъ снарядовъ отъ 7-ми до 8-ми.

Абордажныя партіи изготовились въ $5\frac{1}{2}$ м.

Пожарныя партіи были готовы въ 4 м.; ноуъ и сей-тали навѣсили въ $4\frac{1}{2}$ м.

По полученіи приказанія—показать всѣ гребныя суда, онѣ отвалили отъ борта чрезъ $1\frac{1}{2}$ м.; содержатся въ большомъ порядкѣ, гребля сильная и съ нею быстро переходятъ на паруса; вооруженіе у всѣхъ 2-хъ мачтовое; построены по чертежамъ англійскимъ и в.-ад. фонъ-Шанца. Командиръ фрегата отдаетъ преимущество въ качествахъ послѣднимъ предъ первыми. На барказахъ единороги весьма мало могутъ быть выдвинуты за форъ-штевень.

Фрегатъ по вооруженію и внутри содержится превосходно. Подвергаясь сильнымъ ударамъ носовою частію, онъ не могъ носить 60 ф. пушку № 1; Для настоящей артиллеріи основныя палубы слабы: подъ колесами образовались глубокія выбоины. Большая крѣйтъ-камера, имѣя по два фонаря въ проходахъ, лучше освѣщена нежели на фрегатѣ «Олегъ», гдѣ только по одному фонарю; она блиндирована парусною баятою и тросами; малыя не блиндированы ничѣмъ. Операционная зала не можетъ освѣщаться, имѣя дверь съ клапаномъ для подачи кокоровъ въ малую крѣйтъ-камеру; нѣтъ уст-

(*) При отправленіи фрегата «Громобой», было передано съ фрегата «Генералъ-Адмиралъ» 30 нижнихъ чиновъ, слабыхъ здоровьемъ и по поведенію.

ройствъ для бросанія якоря съ кормы. Въ капитанской каютѣ много препятствій для закладыванія румпель-талей и шпринга.

Машина содержится въ большой исправности и къ дальнѣйшему употребленію годна, требуя нѣкоторыхъ мелочныхъ поправокъ. Подъ четырьмя котлами, расходъ угля былъ въ часъ отъ 75 до 80 пуд.; пары поднимали до $9\frac{1}{2}$ ф., имѣли отъ 48 до 53 оборотовъ и ходу отъ 6 — 8 узловъ. Расходъ угля и прочихъ припасовъ не превосходитъ положеніе.

Опрѣснителей Гранта два; они не имѣютъ отдѣльнаго котла отъ машинныхъ; при тратѣ 20 пуд. угля, добывается 10 ведеръ въ часъ; воду въ питье можно употреблять не ранѣе сутокъ.

При осмотрѣ машины, кондукторы (инженеръ-механики) представили детальныя чертежи машины фрегата «Громобой», сдѣланные ими весьма отчетливо съ натуры.

Хронометры (Dent'a и Pihl'я) имѣли ходъ все время удовлетворительный. Девіація компаса на ревальскомъ рейдѣ, наибольшая до 10° О при R OtS, въ Александрію до $3^{\circ} 45' W$ при WtS, и на кильскомъ рейдѣ $7^{\circ} 30'$ при R OtN.

Росписанія, всѣ журналы и шнуровыя книги найдены въ большой исправности. Если вмѣсто недѣльныхъ вѣдомостей ввести 28-ми дневныя, какъ разрѣшено на фрегатѣ «Генераль-Адмиралъ», то отчетность по провизіоннымъ книгамъ много бы сократилась.

Занятія гардемаринъ и юнкеровъ были по программѣ, данной начальствующимъ эскадрой въ Средиземномъ морѣ.

Команда у береговъ Сиріи подвергалась кровавому и простому поносу и заушницѣ; переболевшихъ диссентеріею доходило до 420 чел., умершихъ отъ разныхъ болѣзней на фрегатѣ и въ госпиталяхъ было 18 челов., изъ нихъ по несчастнымъ случаямъ 5.

При опросѣ команды по довольствію, отвѣчали громко и дружно, что всѣмъ довольны и претензій никакихъ не имѣютъ.

Кампанія продолжалась съ 25 іюля 1860 г. по 1 іюня 1862 г., 679 дней; изъ нихъ подъ парами 50, подъ парусами 97 дней.

Угля истрачено около 133 тысячъ пудовъ.

III. Смотръ корвету «Гридень».

5 іюня съ фрегата «Громобой» Коммиссія прибыла на корветъ «Гридень», гдѣ, поосмотрѣ команды, — которая была не въ полномъ составѣ, отправленіемъ въ Кронштадтскую госпиталь 24 человѣкъ по разнымъ болѣзнямъ, — исполнили слѣдующія дѣйствія: поставили марсели въ $2\frac{1}{2}$ м.; заложили вынтрепъ (5 м.) для подъема винта и подняли его въ $6\frac{1}{2}$ м.; взяли 1 рифъ (марсели безъ рифъ-сезней)

въ $2\frac{1}{4}$ м., и закрѣпили ихъ въ $1\frac{1}{4}$ м. Замѣчено г. командиромъ, что братъ рифы этимъ способомъ хотя и удобно, но складки паруса, полоскаясь, протпращаются о перты. Это неудобство, кажется, устраняется чашломъ, наглухо приперѣвленнымъ къ реку, какъ на фрегатѣ «Громобой».

По тревогѣ корветъ былъ приготовленъ къ бою въ 3 м.; артиллерійское ученіе шло превосходно, по правиламъ учебнаго корабля; гандшпужное не отмѣнено; при раздѣленіи на оба борта дѣйствуютъ у всѣхъ орудій. Комендоры не имѣли случая упражняться снарядами въ цѣль, но теоретически приготовлены весьма хорошо; батарею закрѣпили по походному въ $3\frac{1}{4}$ м.

Всѣ абордажныя партіи по вызовѣ построились въ 2 м.; по пожарной тревогѣ партіи были готовы чрезъ $2\frac{1}{4}$ м.

Корветъ содержится въ большомъ порядкѣ и чистотѣ. Въ крѣйтъ-камерѣ, по неудобству, свѣчи замѣнены лампами; при крѣйтъ-камерномъ ученіи подавали въ 5 м., вмѣсто картузовъ, до 15 пыжей и по 10 ядеръ, и отъ бомбовыхъ погребовъ въ 5 м. 4 гранаты.

Машина совершенно исправна и содержится съ большимъ тщаніемъ; починкокъ значительныхъ не было во всю кампанію, но котлы болѣе къ употребленію негодны, низъ ихъ проржавѣлъ и большая часть дымогарныхъ трубокъ негодны. Пары обыкновенно носпли отъ 20—25 ф.; число оборотовъ винта отъ 58 до 64; ходу отъ $4\frac{1}{4}$ до 6 узловъ; трата угля отъ 34 до 37 пудовъ въ часъ, а штатомъ положено до 40 пуд.; расходъ прочихъ припасовъ не превосходилъ положеніе.

Камбузъ съ опрѣснителемъ обыкновенно топился около 16 часовъ, и вмѣстѣ съ приготовленіемъ пищи опрѣснялось около 75 ведеръ, съ тратою 15 пудовъ угля.

Девіація компаса въ Владивостокѣ, наибольшая найдена при румбѣ WtS— $6^{\circ}30'$ W; на пути въ южномъ полушаріи, по азимутамъ и амплитудамъ, при томъ же румбѣ, въ широтѣ $20^{\circ}41'$, оказалась $3^{\circ}13'$ W.

Три хронометра, со времени отправленія изъ Кронштадта въ 1858 году, не были чищены; однако разность между пунктомъ, опредѣленнымъ по береговымъ пеленгамъ и обсерваціямъ, была не болѣе 5 мплъ.

Росписанія, шкафечный и машинный журналы, хронометрическій, метеорологическій (по программѣ Maury) найдены всѣ въ большомъ порядкѣ. Отчетность по всѣмъ шнуровымъ книгамъ окончена по день смотра и ведена безъ отступленія отъ данныхъ правилъ.

Во время перехода изъ Китая въ Кронштадтъ, умершихъ было 1 отъ диссентеріи и 2 по несчастнымъ случаямъ. По приходѣ въ

Кронштадтъ, отправили въ госпиталь по 5 июня 24 больныхъ; болѣе простудными болѣзнями.

При опросѣ команды, были объявлены нѣкоторыя претензіи по довольствію; но онѣ произошли отъ недоразумѣнія и уже удовлетворены.

Весь переходъ отъ Шанхая до Кронштадта былъ совершенъ въ 200 дней, изъ нихъ парусныхъ 130, паровыхъ 10 и 60 якорныхъ.

Въ заключеніе были осмотрѣны гребныя суда; они содержатся въ порядкѣ, гребля весьма хороша, но паруса изветшали. Построенныя по чертежамъ в.-ад. фонъ-Шанца изъ дуба, онѣ оказались весьма прочными, не смотря на тяжелую службу, при работахъ въ портахъ манджурскаго берега, и потому эта прочность совершенно выкупаетъ то, что катера, по своей значительной тяжести, не легко поднимаются.

Въ заключеніе представляются общія замѣчанія, касающіяся всѣхъ осмотрѣнныхъ судовъ.

Команда фрегата «Олегъ» всѣ работы производила весьма хорошо; особенно бросается въ глаза своею бойкостью артиллерійское ученье.

На фрегатѣ «Громобой», при всѣхъ дѣйствіяхъ, видная, здоровая команда, можно сказать, «рвалась»; въ ней замѣтна эта особенная ловкость и развязность въ бѣганіи по вантамъ и во всѣхъ движеніяхъ, приобретаемая только продолжительнымъ упражненіемъ на палубѣ, и охота къ выполнению приказаній, одушевляемая полнымъ довѣріемъ къ начальнику.

Продолжительное плаваніе на корветѣ «Гридень» дало также превосходныхъ матросъ, которыхъ бойкость и особенная матросская развязность бросается въ глаза.

Ружья и прочее оружіе на всѣхъ судахъ содержатся весьма хорошо; нельзя этого сказать о поясныхъ ремняхъ и прочей амуниціи, которые требуютъ исправленія. Абордажные дивизионы, вооруженные пистолетами и саблями, затрудняются, при пригонкѣ ихъ, тѣмъ, что пистолеты и сабли имѣютъ каждый свой поясной ремень.

Замѣтно, что абордажные дивизионы вызываются только для поѣдки и осмотра оружія; но не для упражненія быстро выполнять всѣ передвиженія по внезапнымъ приказаніямъ.

На гребныхъ судахъ, вооруженныхъ артиллерією и съ посаженнымъ десантомъ, офицеры не имѣли при себѣ револьверовъ, а фельдшера турникетовъ для перевязки.

Бранспойты и помпы дѣйствуютъ при длинныхъ шлангахъ весьма

слабо; самые шланги на фрегатахъ очень подержаны; на корветѣ новый каучуковый шлангъ по неосторожности лопнулъ.

На всѣхъ осматрѣнныхъ судахъ, единственнымъ и самымъ дѣйствительнымъ средствомъ уничтожать запахъ въ трюмѣ была частая и тщательная промывка его чрезъ выкачиваніе.

Непрочность башмаковъ, отпускаемыхъ нижнимъ чинамъ на кампанію, была общеою претензією на всѣхъ судахъ, и нельзя не признать ее справедливою, принимая во вниманіе, что эти непрочные башмаки отпускаются взамѣнъ одной пары сапогъ, которые должны служить 6 мѣсяцевъ, тогда какъ башмаки, по общему отзыву, не выдерживаютъ и 2-хъ мѣсячнаго срока, а потому полагаю, что башмаки, лучшаго качества, слѣдуетъ отпускать независимо отъ положенныхъ табелью обмундированій двухъ паръ сапогъ, ибо общее въ Кронштадтѣ собраніе 20 января 1862 года опредѣлило: «башмаковъ двухъ паръ въ годъ достаточно, но всѣми признано, что денегъ, отпускаемыхъ для изготовленія ихъ, мало, а потому нынѣшніе башмаки, оказываются слишкомъ низкаго достоинства.»

ПОСѢЩЕНІЕ ГОСУДАРЕМЪ ИМПЕРАТОРОМЪ

КРОНШТАДТСКАГО РЕЙДА 2 ІЮЛЯ.

При посѣщеніи 2 сего іюля Кронштадтскаго рейда, Государь Императоръ произвелъ смотръ возвратившимся изъ заграничій судамъ. На большомъ рейдѣ было довольно свѣжо, и потому Государь посѣтилъ только фрегатъ «Свѣтлана». Обозрѣвъ фрегатъ, Его Величество смотрѣлъ артиллерійское ученіе, которымъ остался совершенно доволенъ, равно какъ и всѣмъ видѣннымъ Имъ на фрегатѣ.

Со «Свѣтланы» Государь переѣхалъ на Александрію и оттуда произвелъ общее ученіе заграничными судамъ и стоявшему на рейдѣ кораблю «Императоръ Николай I». Этотъ послѣдній, — впрочемъ, только что вытянувшійся на рейдъ и комплектованный вновь сформированною, изъ разныхъ частей, командою, изъ людей младшихъ сроковъ, не бывавшихъ въ морѣ, — не только не могъ состязаться съ своими заграничными товарищами, но не выдержалъ съ ними и самаго несходительнаго сравненія. Само собою разумѣется, что этого нельзя ставить ему въ вину.

Послѣ паруснаго ученія, Государь потребовалъ къ пароходу вооруженныя гребныя суда съ десантомъ, и хотя довольно сильный

и порывистый вѣтеръ, съ дождливými шквалами, затруднялъ дѣйствія команды, но работы шли очень успѣшно, въ особенности на океанскихъ судахъ.

Его Величество остался очень доволенъ, неоднократно изъявлялъ, сигналомъ Свои удовольствія фрегату «Свѣтлана» и корвету «Гридень» и, въ заключеніе, объявить всѣмъ вообще спасибо и пожаловалъ командамъ заграничныхъ судовъ по рублю, а командѣ стопушечнаго корабля по 25 коп. на человѣка.

Скорость, съ которою производились работы на судахъ, возвратившихся изъ заграничнаго плаванія, во время посѣщенія Государемъ Императоромъ Кронштадтскаго рейда 2 іюля, показана въ нижеслѣдующей таблицѣ.

Имена судовъ.	Постановка парусовъ.	Переходъ гротъ-марселя.	Уборка парусовъ.	Присылка къ адмиральскому кораблю вооруженныхъ гребныхъ судовъ съ десантомъ.
Фрегатъ «Свѣтлана» . .	3 мин.	8½ мин.	4½ мин.	13 мин.
» «Олеѣ» . . .	5 »	14 »	5½ »	18 »
» «Громобой» . .	4 »	13½ »	5 »	18½ »
Корветъ «Гридень». . *	3½ »	7½ »	2 »	11 »
Корабль «Импер. Николай».				

Скорость присылки гребныхъ судовъ считалась съ момента спуска сигнала до момента отваливанія ихъ отъ своего судна, и показанное число минутъ есть среднее между скоростями исполненія маневра каждымъ изъ гребныхъ судовъ того же судна.

О ПЛАВАНІИ ВИНТОВАГО КОРВЕТА КРЕЧЕТЪ ВЪ ЧЕРНОМЪ МОРѢ.

(Рапортъ командири, кап. 2 р. Добровольскаго) (*).

Передъ уходомъ корвета изъ Теодосіи, я имѣлъ честь доносить вашему превосходительству, что какъ скоро обстоятельства позволятъ, то вѣреннѣйшій мнѣ корветъ выйдетъ въ море для слѣдованія въ Сухумъ. 3 Января, въ 6 $\frac{1}{2}$ часовъ утра, затопили печи въ котлахъ, паръ началъ образовываться въ 10 $\frac{1}{2}$ ч., а чрезъ часъ достигъ надлежащей упругости. Ровно въ полдень корветъ тронулся съ мѣста, при маловѣтріи отъ NW и при довольно крупной зыби отъ SO; барометръ, какъ ртутный, такъ и металлическій, показывалъ (30.15) хорошее состояніе погоды; слѣдовательно, я могъ надѣяться встрѣтить въ морѣ благоприятную погоду, тѣмъ болѣе, что наганулъ только что стихъ жестоко-душивій NO; но къ несчастію, надежды наши не оправдались. По выходѣ изъ Теодосійскаго залива зыбь стала увеличиваться и вѣтеръ перешелъ къ SO; корветъ, при полномъ ходѣ, хотя легко подымался на волнахъ, но отъ скулъ отбрасывавшаяся вода, крупными брызгами, попадала на палубу; при 13 фунт. пара и 62 оборотахъ, корветъ шелъ по 5 $\frac{1}{2}$ узловъ. Изъ одного хода можно видѣть какъ велика была сила, противодѣйствующая корвету подвигаться впередъ. Съ захожденіемъ солнца вѣтеръ усилился; зыбь стала больше и дошло до того, что корветъ болѣе 3 $\frac{1}{2}$ узловъ не могъ двигаться; къ счастью нашему, послѣ полуночи вѣтеръ сдѣлался мягче и сталъ отходить къ SSW, почему въ помощь машинѣ и для облегченія боковой качки поставили косые паруса; ходъ постепенно сталъ прибавляться и достигъ до 6 $\frac{1}{2}$ узловъ.

4 Января я приступилъ къ давно желаемому испытанію корвета подъ парусами; вслѣдствіе чего приказалъ поставить марсели въ одинъ рифъ, брамсели, фокъ и гротъ; корветъ съ поднятымъ винтомъ въ бейдевиндъ правымъ галсомъ, при легкомъ брамсельнымъ вѣтрѣ отъ SSW и при довольно крупной противной зыби отъ SO, шелъ 3 узла.

Подымая винтъ, я имѣлъ возможность на практикѣ убѣдиться въ

(*) Рапортъ этотъ былъ представленъ кап. 2 р. Добровольскимъ на имя главнаго командира Николаевскаго порта, генералъ-адъютанта Глазенапа.

крайнемъ неудобствѣ приспособленій для этой цѣли; вопервыхъ: гикъ, подставы подъ него и желѣзные блоки (закладываемые въ стропъ на гикъ и чрезъ которые проходятъ подъемные шкентеля) несоразмѣрны тяжести винта съ рамой; покуда удѣльная тяжесть воды уменьшаетъ вѣсъ винта, то спокойствіе еще не нарушается; но какъ только винтъ вышелъ изъ воды и тяжесть въ 250 пуд. повиснетъ на гикѣ, услышишь глухой скрипъ страшнаго давленія на подставы; двойной же стропъ изъ 6 дюймоваго троса вытягивается такъ, что ясно можно видѣть этотъ процессъ; а желѣзные блоки, имѣя вертлюжныхъ гаковъ, не въ состояніи принять того положенія, которое требуетъ подъемный шкентель, и чрезъ то щеки блоковъ мнутъ и рѣжутъ тросъ; и наконецъ, если кака-нибудь часть изъ приспособленія не выдержитъ и вѣтъ средствъ предупредить паденіе винта, то невольно со страхомъ слѣдишь за подъемомъ и только тогда вздохнешь свободно, когда эту массивную штуку опустятъ на подушки. Но и этотъ окончательный процессъ стоитъ большихъ хлопотъ и усилій и даже сопряженъ съ опасностью во время качки; винтъ вышелъ изъ колодца, и вотъ отвѣсная тяжесть въ 250 пуд., какъ маятникъ, ходитъ въ одну и другую сторону; хватъ-тали и разнаго рода оттяжки съ боковъ, спереди и сзади не въ состояніи удержать ее въ покоѣ. При настоящемъ подъемѣ, имѣя не совсѣмъ сильную качку, мы едва въ полчаса могли управиться съ винтомъ. Послѣ подъема, я далъ себѣ слово никогда не предпринимать эту работу, развѣ только для осмотра и для самой экстренной надобности; при этомъ я невольно упрекнулъ Модзеля, который, сдѣлавъ всѣ части механизма безукоризненно-отчетливо, предусмотрѣвъ и предупредивъ въ машинѣ малѣйшія неудобства, такъ мало обратилъ вниманія на подъемъ винта! Чтó мѣшало ему сдѣлать раму и рельсы по колодцу со стопорами, какъ это сдѣлано на «Воинѣ», и тѣмъ предупредить опасность потерять винтъ или разбить подшипники?

При установкѣ винта на подушки, унтеръ-офицеръ машинной команды Суботинъ, принимая дѣятельное участіе въ этой работѣ, поскользнулся и упалъ въ колодезь; тотчасъ же ему были брошены концы и люки; корветъ лежалъ въ дрейфѣ съ ходомъ 1½ узла. Непотерявши присутствія духа, Суботинъ ухватился за люкъ и когда къ нему подошелъ катеръ, то онъ успѣлъ уже поймать свою фуражку и собрать три люка, на которыхъ лежалъ спокойно, выжидая шлюпки. Эта холодная ванна при температурѣ наружнаго воздуха 3°, не имѣла для него никакихъ вредныхъ послѣдствій; принятые мѣры привели его въ испарину и къ вечеру онъ уже занимался въ машинѣ своимъ дѣломъ.

Когда на корветѣ все пришло въ нормальной порядокъ, винтъ

былъ принайтовленъ, катеръ поднять, я приказалъ сняться съ дрейфа, поставить фока, гротъ и держать въ крутой бейдевиндъ. Пролежавъ такимъ образомъ четверть часа, приступили къ повороту оверъ-штагъ; ходу было 4 узла. Съ какою быстротою корветъ поворачиваетъ подъ парами, какъ онъ чувствителенъ отъ малѣйшаго уклоненія руля въ одну или другую сторону, когда винтъ работаетъ, такъ точно въ настоящемъ случаѣ корветъ принялся медленно идти къ вѣтру, когда раздернули кливеръ-шкотъ и положили руль на бортъ; но не доходя на $1\frac{1}{4}$ румба до линіи вѣтра корветъ потерялъ ходъ и зыбь сбила его опять на прежній галсъ; разъ шесть приступали къ этому маневру, спускали кливеръ, травили съ подвѣтру и осаживали съ навѣтру фока-брасъ, поставили топсель, но корветъ никакъ не могъ перевалиться за линію вѣтра; малый ходъ и противная зыбь были главные виновники неудачи, а потому, отложивъ испытаніе поворотливости корвета до болѣе благоприятныхъ обстоятельствъ, я приказалъ лечь на настоящій румбъ.

Послѣ полудня вѣтеръ опять сталъ задувать отъ SSO и корветъ легъ правымъ галсомъ на $OtS'\frac{1}{2}O$; къ вечеру поворотили чрезъ фордевиндъ крутымъ поворотомъ, въ полборта рули, при чемъ я замѣтилъ, что дѣйствіе парусовъ было незначительное; корветъ уваливался подъ вѣтеръ медленно. Съ захожденіемъ солнца опредѣлили мѣсто углами по Барра компасу и находились отъ Идокопаса на SW 52° въ 10 миль; въ продолженіе ночи перемѣнъ не было; чтобы не удалиться отъ берега, располагали галсами такъ, чтобы къ разсвѣту вновь подойти къ берегу.

5-го января въ 8 часовъ утра я приказалъ опустить винтъ, съ намѣреніемъ испробовать вліяніе винта на ходъ и на дѣйствіе руля подъ парусами. Винтъ корвета не разобщается съ валомъ, какъ это устроено на судахъ съ постоянными винтами, а потому, для того, чтобы при скоромъ ходѣ подъ парусами винтъ, при вращеніи своемъ, не имѣлъ вліянія на колѣнчатый валъ и шатуны, нужно разобщить валъ съ шестерней или разобщить одно колѣно прямого вала съ другимъ, посредствомъ соединительной муфты. Какъ то, такъ и другое весьма неудобно, почему я счелъ за лучшее, поставивъ винтъ перьями по діаметральной плоскости, заstopорить его посредствомъ стопора на рамѣ винта, сдѣланнаго собственно, чтобы stopорить винтъ къ рамѣ во время подъема. Испытавъ это на дѣлѣ, я нашелъ, что вліяніе опущеннаго винта на ходъ и на руль до такой степени нечувствительно, что степень этого вліянія весьма трудно опредѣлить; корветъ, при той же силѣ вѣтра и зыби, шелъ 4 узла, но все-таки немогъ поворотить оверъ-штагъ. Хотя обстоятельства не были удачны для того, чтобы сдѣлать окон-

чательный приговоръ о качествѣ корвета, какъ паруснаго судна, но это легкое испытаніе ввело меня въ сомнѣніе, что корветъ, подъ парусами при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ, имѣлъ бы хорошія качества хода, поворотливости и остойчивости. По длинѣ и водоизмѣщенію онъ имѣетъ недостаточную парусность; по мнѣнію моему, площадь фюка и въ особенности грота и бизани слѣдуетъ увеличить; для хорошаго и правильнаго поворота оверштагъ центръ парусности слѣдуетъ подать назадъ, потому что отношеніе переднихъ парусовъ, при ничтожной парусности на бизань-мачтѣ, непропорціонально. Оставивши фюкъ-мачту при томъ же уклонѣ (на 10 футъ 18 дюймъ), гротъ и бизань мачты, я полагаю, надо уклонить больше. Частое измѣненіе центра тяжести относительно грузовой ватерлиніи и измѣненіе дифферента никогда не дадутъ паровому судну совмѣстить качества паруснаго и пароваго въ одно прекрасное цѣлое. Корветъ находится въ полномъ грузу, имѣя полное количество угля и воды въ котлахъ; но лишь уголь вышелъ, воды въ котлахъ нѣтъ,—центръ тяжести поднялся и корветъ теряетъ дорогое качество остойчивости. Дифферентъ измѣнился—корветъ теряетъ быстроту хода; центръ парусности перешелъ отъ опредѣленной точки—качество поворотливости упадаетъ. Винтъ работаетъ и масса воды, отбрасываемая имъ, благопріятно дѣйствуетъ на перо руля, вслѣдствіе чего корветъ необыкновенно чувствителенъ къ повороту; когда же винтъ поднять, то, при незначительномъ ходѣ, слабая струя воды отъ миделя, впадая въ пространство для винта, образуетъ коловоротъ, и только небольшая часть воды попадаетъ на перо руля, а потому дѣйствіе его незначительно. Вотъ почему я полагаю, что опущенный винтъ съ перьями въ діаметральной плоскости, дополняя собой пустоту, не дастъ струѣ отъ миделя уничтожаться въ той степени, какъ это бываетъ безъ него. Можетъ быть, предположеніе мое невѣрно, но я останусь при немъ до тѣхъ поръ, покуда послѣдующіе результаты испытаній не убѣдятъ меня въ противномъ; вслѣдствіе чего имѣю честь донести вашему превосходительству, что вѣреннѣйшій мнѣ корветъ въ плаваніи подъ парусами, въ предѣлахъ ограниченной дистанціи нашихъ береговъ Чернаго моря, будетъ имѣть всегда винтъ опущеннымъ.

Къ полдню 5-го января вѣтеръ совершенно стихъ; рассчитавъ, что прихода корвета въ Сухумъ ждетъ съ нетерпѣніемъ корветъ «Буйволъ», я приказалъ затопить печи. Въ ожиданіи пара было произведено парусное ученіе; въ 5 часовъ вечера паръ былъ готовъ. Корветъ, находясь въ 35 миляхъ отъ Идокопаса, легъ прямымъ курсомъ на Сухумъ; ночь была ясна какъ день отъ полнаго сіянія луны; барометръ поднялся на 30.30; зыбь уменьшилась, вѣ-

терокъ едва дышаль отъ S п O, и корветъ, при 11 фунт. пару п 62 оборотахъ винта, шель по 8 узловъ.

6 января въ 2 часа по полудни, проходя траверсъ укрѣпленія Гагры, былъ поданъ условный сигналъ выстрѣломъ изъ укрѣпленія, означавшій, что укрѣпленіе имѣеть надобность въ корветѣ. Спустились къ Гагрѣ, и бросили якорь на глубинѣ 21 саж.; грунтъ плт. Казачій барказъ привезъ увѣдомленіе, что въ укрѣпленіи находятся 23 человѣка гарнизонныхъ солдатъ, которыхъ войсковою начальникъ имѣеть надобность отправить въ Сухумъ. Сборъ и снаряженіе солдатъ въ путь продолжались до поздней ночи, такъ что корветъ едва только въ полночь могъ сняться съ якоря. Всю ночь, имѣя легкій береговой бризъ, шли подъ парами и такъ-какъ уголь приходилъ къ концу и за недостаткомъ крупнаго шель въ дѣло мелкій уголь, то паръ падалъ отъ 8 до 6 фунт., винтъ дѣлалъ 48 оборотовъ и ходу было 6 узловъ; вслѣдствіе чего разстояніе отъ Гагры до Сухума, въ 45 миль мы прошли въ 7½ часовъ. Въ 8 часовъ утра 7-го января «Кречеть» стоялъ уже на мѣстѣ; плехтъ былъ отданъ на глубинѣ 25 саж., даглицъ на 20-ти; вытравивъ канату перваго 75, а втораго 45, приняли цѣпной гусекъ; подъ кормой глубина 7 саж. На рейдѣ были шкуны: «Анапа» и «Донъ»; корветъ же «Буйволъ» былъ посланъ въ крейсерство и, за почтой, въ Керчь. На другой день съ разсвѣтомъ, по приказу начальника сухумской станціи, корветъ поднялъ брейдь-вымпелъ начальника сухумскаго отряда; слѣдующіе же дни команда занималась приѣмкой угля и наливкой водой. Какъ то, такъ и другое, въ Сухумѣ сопряжено съ большимъ затрудненіемъ; не говоря уже о томъ, что для таковыхъ работъ нужно выжидать время, когда море спокойно; въ противномъ случаѣ, за неимѣніемъ въ адмиралтействѣ пристани, прибой не допускаетъ пристать барказу, и самая погрузка происходитъ медленно. Казачьи барказы поднимаютъ только 350 пуд., а потому, наряжая для этого предмета только два барказа, корветъ въ день принимаетъ до 1500 пудовъ; наливаются водой изъ Сухумской рѣчки, по берегу которой построены батальонныя бани и, кромѣ того, въ продолженіе цѣлаго дня производятся на ней мытье бѣлья; почему днемъ нѣтъ возможности наливаться, а дѣлаютъ это ночью, когда теченіемъ пронесетъ всю нечистоту.

За нѣсколько дней до нашего прихода погода въ Сухумѣ установилась; при совершенномъ безвѣтріи анероидъ показываетъ beau temps, а наружный термометръ въ тѣни +14°. Января 9-го я получилъ предписаніе отъ капитана 1-го ранга Грече изготovitъ корветъ для слѣдованія въ Гагры и Пицунду съ командующимъ вой-

сками въ Абхазіи и его штабомъ, вслѣдствіе чего, будучи совершенно готовъ исполнить предписаніе начальника станціи, я приказалъ въ 7 часовъ вечера готовить паръ, дабы къ 8 часамъ слѣдующаго утра доставить генераль-маіора Шатилова въ Гагры, гдѣ онъ располагалъ сдѣлать смотръ гарнизону.

Въ этотъ же день, 9-го января, въ 3 часа пополудни, пришелъ на рейдъ корветъ «Буйволъ», отъ командира котораго я принялъ его постъ; шкуна «Донъ» въ 11 часовъ ночи снялась, имѣя порученіе доставить въ Гагры быковъ, а ввѣренный мнѣ корветъ, принявъ генераль-маіора Шатилова со свитой, въ 2½ часа пополудни тронулся съ мѣста. Погода была весьма благопріятная, легкій береговой вѣтерокъ, берега освѣщены луной, барометръ 30.22, реомюръ +7°; пару въ котлахъ 12 фунт., оборотовъ 64, ходу 9 узловъ. Въ 4 часа ночи 10 января обогнали шкуну «Донъ», а въ 8 часовъ утра прибыли на якорное мѣсто у Гагры. На время отъѣзда генерала я приказалъ открыть заслонки печей и закрыть поддувалы, чтобы уменьшить скорость сгоранія угля; въ ½ 3 часа возвратился на корветъ командующій войсками. Поднявъ катеръ и якорь, корветъ двинулся обратно; въ 5 часовъ обогнули мысъ Псцунду и, подойдя ближе къ укрѣпленію остановили ходъ, чтобы свезти его превосходительство въ укрѣпленіе. Въ 9 часовъ вечера того же дня корветъ стоялъ на мѣстѣ.

Съ 11 по 19 января, принимали уголь, наливались водой; команда послѣ этихъ работъ была свезена въ баню, а когда корветъ пришелъ въ должный порядокъ, то производились одиночныя и общія ученья, согласно однажды утвержденному росписанію работъ.

Неизлишнимъ считаю донести вашему превосходительству, что весьма много теряемъ времени на приѣмку угля и для снабженія корвета водой. Исполнивъ какое-либо порученіе и бросивъ якорь, первая моя забота всегда была допринять истраченный уголь и дополнить систерны водой. Помѣщеніе угольныхъ ящиковъ весьма ограниченное; болѣе 4200 пуд., при самой тщательной укладкѣ, они вмѣстить не могутъ, почему въ обезпеченіе я вынужденъ бываю до 1200 пуд. класть на палубѣ, что, кромѣ нечистоты, загромождастъ верхнюю палубу и мѣшаетъ свободѣ дѣйствовать; — не говоря уже о тѣсномъ помѣщеніи корветскаго трюма, въ особенности бродь-камеры, куда съ большимъ трудомъ помѣщается 28 дневный запасъ сухарей. Запасъ же воды ограниченъ до крайности: 6 большихъ 4 футовыхъ и 6—3 футовыхъ систернъ не удовлетворяютъ 14 дневной потребности; а опрѣснитель, при обыкновенномъ дѣйствіи, далеко не можетъ пополнить дневной расходъ. Въ наставленіи фабриканта сказано, что гранъ отъ пара въ опрѣснитель надо

открывать только тогда, когда изготовляемая пища въ котлахъ начинаетъ кипѣть, въ противномъ случаѣ. т. е. при рано открытомъ кранѣ не будетъ достаточно пара для изготовленія пищи, вслѣдствіе чего кранъ открывается только на три часа, т. е. отъ начала кипѣнія того, что варятъ, до заливки огня подъ камбузомъ. Въ каждый часъ опрѣснитель даетъ 3 ведра; итого при варкѣ щей получаютъ 9 ведеръ воды, которая расходуется на мытье посуды и для другихъ надобностей. Ограничивать расходъ воды до крайнихъ предѣловъ, безъ побудительныхъ къ тому причинъ, я не считаю необходимымъ, хотя расходъ воды и дѣлается не иначе какъ съ разрѣшенія старшаго офицера.

Имѣя въ виду по возможности чаще производить чистку котловъ и трубокъ, я послѣ каждого рейса приказываю вскрывать горловины и тщательно сгребать всю накипь; послѣ чего котлы и трубы промываются и просушиваются. Накипь въ котлахъ, не смотря на частое продуваніе, послѣ 10-ти суточного поддерживанія пара, на огненной поверхности была $\frac{1}{32}$ дюйма; но, впрочемъ, это исключительный случай, причины котораго я въ свое время объясню. При переходахъ же, когда машина бываетъ въ дѣйствиі до трехъ сутокъ, накипь весьма незначительна; соленость воды въ котлахъ не превышала $\frac{1}{32}$.

14-го января начальникъ Сухумской станціи сдѣлалъ корвету и командѣ смотръ.

19-го числа, въ 7 часовъ вечера, я, конфиденціальнымъ письмомъ, былъ приглашенъ, по дѣламъ службы, къ генераль-маіору Шатилову. Его превосходительство сообщилъ мнѣ, что корвету нужно немедленно сняться къ якоря и слѣдовать въ Требизондъ, для исполненія весьма важнаго порученія, какъ можно видѣть изъ нижеслѣдующаго предписанія кутайскаго генераль-губернатора къ начальнику Сухумской станціи, отъ 15 января сего года:

«Вмѣстѣ съ симъ, я прошу командующаго войсками въ Абхазіи о немедленномъ командированіи въ г. Требизондъ находящагося нынѣ на ввѣренной вамъ станціи корвета, командиръ котораго, по приходѣ въ Требизондъ, долженъ условиться съ нашимъ консуломъ относительно взятія контрбандной барки, которая будетъ передана ему въ Синопѣ, для буксирования въ г. Сухумъ.

«Сообщая объ этомъ, прошу ваше высокоблагородіе, внушить командиру корвета дѣйствовать съ крайнею осмотрительностью и въ точности соображаться съ указаніями нашего консула въ Требизондѣ, такъ какъ при настоящемъ положеніи дѣла невозможно избѣгнуть вмѣшательства турецкихъ властей, и въ столь запутанномъ и трудномъ вопросѣ, мы должны принять всѣ предосторожности и мѣры

для отклоненія всякихъ новыхъ затрудненій и препятствій къ благопріятному рѣшенію дѣла.

«Нужнымъ считаю также обратить вниманіе командира корвета на то, что мы имѣемъ право исполнѣ дѣйствовать по своему усмотрѣнію, такъ какъ дѣло идетъ о контрбандной торговлѣ русской барки, захваченной нашими же властями.

«Въ то же время, вслѣдствіе полученныхъ извѣстій о томъ, что къ берегамъ нѣкоторыхъ горцевъ направилось одно турецкое судно, съ деньгами, письмами и депутаціей горцевъ, судами ввѣренной вамъ станціи должно быть усилено крейсерство вдоль восточныхъ береговъ Чернаго моря, дабы всѣми мѣрами воспрепятствовать безнаказанной высадкѣ съ этого судна на берегъ.

«Для участія въ крейсерствѣ, вмѣстѣ съ симъ, по моему распоряженію, командиромъ генеральнаго штаба штабсъ-капитанъ Перликъ, которому лично переданы мною приказанія относительно этого дѣла.»

Получивъ копію съ этого предписанія отъ капитана 1-го ранга Греве и словесное приказаніе отъ начальника войскъ въ Абхазіи, я сейчасъ же отправилъ на корветъ приказаніе, закрыть горловины, зарядить печи и готовить паръ; въ 11 часовъ ночи кончили работу около котловъ и затопили печи; между тѣмъ, на корветѣ готовились къ снятію, подняли дагдистъ и гребня суда. Въ 3 часа по полуночи паръ былъ готовъ, и чрезъ полчаса корветъ, убирая плехтъ, шелъ, малымъ ходомъ, взявъ прямой курсъ на Требизондъ. Легкій береговой вѣтеръ отъ SO далъ намъ возможность воспользоваться парусами, но, къ сожалѣнію, не надолго; но мѣрѣ удаленія отъ берега, NO стихалъ, а послѣ восхожденія солнца, 20 января, сталъ переходить къ SO. Въ 5 часовъ по полудни, по счисленію, находились въ 30 миляхъ отъ якорнаго мѣста. Незнакомый совершенно съ анатольскимъ берегомъ и съ его, не совсѣмъ удобными, рейдами, я не рѣшился ночью входить въ Требизондъ, приказавъ поставить марсели въ одинъ рифъ, загрести жаръ въ печяхъ и держаться подъ парусами. За два часа до разсвѣта подняли паръ и дуетили въ ходъ машину, а въ 8 часовъ бросили якорь на Требизондскомъ рейдѣ, на глубинѣ 12 саж.

Появленіе русскаго военнаго судна было неожиданно, почему огромная толпа городскихъ жителей, собравшаяся на набережной карантина, встрѣтила насъ, а фелюки съ любопытными безпрестанно обѣзжали вокругъ корвета. Лишь только бросили якорь, нашъ консулъ, надворный совѣтникъ Маннинъ, и его секретарь, прибыли на корветъ съ официальнымъ визитомъ, и были встрѣчены согласно принятому порядку; по отбѣздѣ ихъ, корветъ салатовалъ, по положе-

нію, 7 выстрѣлами. Вручивъ консулу бумаги, адресованныя на его имя отъ генераль-маіора Шатилова и переговоривъ съ нимъ о средствахъ исполненія даннаго мнѣ порученія, мы рѣшили какъ только корветъ дополнить истраченный на переходъ уголь, тотчасъ сняться и слѣдовать, подъ его флагомъ, въ Керасунду и потомъ въ Синопъ.

По ходатайству г-на Машинна уголь, въ количествѣ 10 тоннъ, обѣщали доставить на корветъ отъ агентства Австрійской Компаніи, съ тѣмъ, чтобъ онъ былъ возвращенъ агентомъ Русскаго Общества въ Батумъ, гдѣ Компанія имѣетъ складъ. Чтобы салютъ нашъ турецкому флагу не остался безъ отвѣта, я счелъ нужнымъ предупредить объ этомъ губернатора, послѣ чего корветъ салютовалъ 21 выстрѣломъ и получилъ въ отвѣтъ выстрѣлъ за выстрѣлъ.

Требизондъ замѣчателенъ въ торговомъ отношеніи, какъ центръ отпускной торговли Анатоліи; отсюда расходятся товары Персіи, доставляемые караваннымъ путемъ; отпускная торговля здѣсь значительная, а потому городъ оживленъ и достаточно богатъ. Выстроенный на скалистомъ берегу, онъ имѣетъ съ моря видъ очень живописный, чему не мало способствуетъ разнообразная, до безконечности, постройка домовъ, азіатской архитектуры. Нѣсколько выдавшейся въ море скалой, на которой построена крѣпость, городъ раздѣляется на западную и восточную части; берегъ западной части весь усыпанъ подводными камнями, образующими рифъ; восточная часть чиста и служитъ якорнымъ мѣстомъ. Рейда, въ обширномъ смыслѣ этого слова, нѣтъ, почему Требизондъ, какъ портъ, не имѣетъ большаго значенія. Якорное мѣсто защищено только отъ береговаго вѣтра SW, да и тотъ, если не взять отъ него предосторожности, можетъ унести судно въ море, потому что глубина 12 саж., на которой бросаютъ якорь, быстро увеличивается, и отъ свѣжаго SW, якоря, безъ гуська, могутъ сползти. Отъ остальныхъ румбовъ компаса рейдъ совершенно открытъ; въ особенности безпокоенъ здѣсь NW, считающійся у береговъ Анатоліи преобладающимъ; разгуливая по большому пространству моря, онъ приносить къ этимъ берегамъ громадной величины зыбь. Лоція Чернаго моря опровергаетъ замѣчанія капитана Миддлтона, будто къ берегамъ Требизонда NW не доходитъ съ большой силой; я же вполне убѣдился въ ошибочности этого замѣчанія. Именно, въ день нашего прихода было маловѣтріе отъ SO, а къ вечеру совершенный штиль. Я, съ нѣкоторыми офицерами, въ 5 часовъ вечера, съѣхалъ къ консулу обѣдать; во время обѣда домъ консула, въ буквальномъ смыслѣ, весь потрясся отъ сильнаго порыва морскаго вѣтра. Къ величайшему огорченію хозяина, мы должны были распрощаться съ нимъ и отпра-

виться на корветъ; опоздай мы хоть полчаса, то ни одна фелюка, не смотря на искусство гребцовъ, не взялась бы везти насъ на корветъ. NW ревѣлъ и буруны съ шумомъ разбивались по берегамъ. Кое-какъ, однакожъ, мы добрались до корвета, гдѣ, по случаю волненія, должны были пристать за кормой и подняться по штурм-трапу. Старшій офицеръ донесъ мнѣ, что отдалъ второй якорь, готовить запасные якоря, а въ машинѣ изготовляютъ паръ. Не болѣе какъ въ полчаса развело огромную зыбъ и NW дулъ съ ожесточеніемъ, почему, когда паръ былъ готовъ, въ помощь цѣпямъ машина дѣлала 20 и 25 оборотовъ. Въ такомъ тревожномъ состояніи мы находились до разсвѣта; съ восхожденіемъ солнца вѣтеръ сдѣлался мягче, но зыбъ достигла огромной величины. Въ одномъ кабелтовѣ за кормой корвета начинался бурунь, имѣвшій длину, по крайней мѣрѣ, до 200 саж.; онъ съ необыкновеннымъ грохотомъ разрѣшался на отмели, образуемой впаденіемъ въ море р. Пикситъ. На этой же отмели лежала при насъ жертва NW вѣтра: большой пароходъ *Генрихъ IV*, принадлежавшій французской компаніи, въ 450 силъ, который прошлаго года въ январѣ, при NW, не успѣвъ развести паровъ, былъ выброшенъ. Эта катастрофа перепугала всѣхъ командировъ коммерческихъ пароходовъ, и съ тѣхъ поръ ни одинъ пароходъ не ночуетъ въ Требизондѣ, а всѣ уходятъ въ мѣстечко Платана, лежащее въ 7 миляхъ. Замѣчаніе Мидльтона, что NW зыбъ не производитъ сильнаго напора на цѣпи, я могу подтвердить опытомъ; зыбъ крупная, но съ большими промежутками, почему судно, поднявшись на волну, опускается съ нея свободно и встрѣчаетъ другой валъ не ранѣе, какъ совершенно оправившись отъ перваго, отчего нѣтъ содраганія цѣпей, какъ это бываетъ при зыби съ весьма малыми промежутками. 22-го, съ разсвѣтомъ, порывы вѣтра стали рѣже, но западная часть горизонта была такъ сомнительна, что я не рѣшился тушить печи, а только приказалъ загрести жаръ.

Расчитавъ, что при таковыхъ погодахъ доставка угля на корветъ будетъ невозможна, а между тѣмъ нужно расходовать его на поддержаніе пара, я просилъ консула отпустить меня въ Сухумъ, откуда, послѣ пріема угля въ достаточномъ количествѣ, корветъ могъ бы идти прямо на-переваль въ Синопъ. 23-го числа утромъ на рапортъ свой консулу получилъ отъ него слѣдующее увѣдомленіе:

«По случаю свѣжей погоды погрузка угля на корветъ не можетъ быть предпринята, и не предвидится на это скоро благопріятнаго времени, а потому предлагаю вамъ, милостивый государь, сняться и идти въ Батумъ, гдѣ можете произвести погрузку угля очень удобно и въ потребномъ количествѣ. Въ случаѣ вашего на то согласія,

нельзя ли будетъ вамъ отвезти въ Потн персидскаго посла со свитой, который здѣсь ждетъ парохода Русскаго Общества. По случаю замерзанія Одесскаго рейда пароходъ этотъ, вѣроятно, не скоро придетъ; изъ Батума вы могли бы идти прямо въ Синопъ.»

Предложеніе это, сдѣланное офиціальнымъ путемъ, поставило меня въ недоумѣніе; но въ то же время, будучи присланъ въ распоряженіе консула, который, вѣроятно, не сдѣлалъ бы мнѣ этого предложенія, еслибъ оно не согласовалось съ видами нашего правительства,—я считъ болѣе основательнымъ принять предложеніе, но просилъ консула, чтобы персидскій посолъ не отлагалъ своего отъѣзда, и завтра же далъ бы возможность корвету сняться. Въ ночь на 24 число NW стихъ и подулъ береговой вѣтеръ, отъ котораго зыбь къ утру совершенно улеглась. Въ 3 часа по полудни былъ посланъ катеръ съ гарде-мариномъ Завойка за персидскимъ посломъ, а другой катеръ за остальными членами посольства. Когда катеръ отвалилъ отъ пристани, крѣпость салютовала флагу персидскаго посла 15-ю выстрѣлами; по прибытіи его на корветъ, съ подъемомъ его флага на гротъ-брамъ-стенгѣ, я приказалъ произвести тотъ же салютъ.

Мухаметъ-Раинъ-Ханъ-Аласъ-Дулетъ былъ уполномоченъ отъ его величества персидскаго шаха, принести поздравленія его величеству Абдуль-Азису съ возшествіемъ на престолъ оттоманскій. Чрезвычайнаго посла сопровождали: министръ, генералъ-адъютантъ Дусегаль-Генръ-Ханъ-Геогранъ, секретарь посольства—полковникъ Али-Ханъ, секретарь Аббазъ-Ханъ, секретарь Мирза-Аббазъ-Ханъ, драгоманъ Станиславъ Доровскій, инженерный капитанъ, докгоръ и 9 слугъ. Мухаметъ-Ханъ съ малолѣтнимъ сыномъ помѣстился въ моей каютѣ, а для остальной свиты я просилъ гг. офицеровъ уступить каютъ-кампанію.

По прибытіи посольства корветъ поднялъ якорь и, при легкомъ вѣтерѣ отъ SO, взялъ курсъ на Потн. Небо было облачно, барометръ показывалъ 30,10; крупную зыбь корветъ встрѣчалъ всѣмъ лагомъ лѣваго борта, почему имѣли значительную боковую качку, и розмахи доходили до 15° на сторону. Съ 5 часовъ вечера до 3-хъ часовъ ночи 25 числа, при 12 фун. пара, средній ходъ корвета былъ 8 $\frac{3}{4}$ узла. Въ 3 часа ночи, находясь въ 27 миляхъ отъ Потн и рассчитывая нераньше разсвѣта подойти къ якорному мѣсту, я приказалъ дать малый ходъ. Съ разсвѣтомъ же подулъ свѣжій NO со снѣгомъ, и берега занесло. Обстоятельство это замедлило часа на два наше плаваніе; между тѣмъ, въ 7 часовъ утра, увидѣли на вѣтрѣ шкуну «Донъ» подъ трисеями; придержавшись къ ней бортъ-о-бортъ, я узналъ отъ командира оной, что шкуна была въ Потн для передачи почты и солдатъ линейнаго

баталіона; но по случаю огромнаго прибоя на барѣ и сильнаго вѣтра не было возможности имѣть сообщеніе съ берегомъ, и шкуна возвращалась теперь въ Сухумъ. Имѣя въ виду, что начальство Поти предувѣдомлено о прибытіи персидскаго посла, и, что если только будетъ какая-нибудь возможность перейти барѣ, то сейчасъ-же пришлютъ пароходъ, я сдѣлалъ сигналъ шкунѣ «Донъ» слѣдовать за мной.

Въ 9¼ часовъ корветъ бросилъ якорь на глубинѣ 13½ сажень, имѣя канату отъ плехта 60 саж. Часъ спустя, пришла шкуна «Донъ» и, передавъ мнѣ почту и солдатъ, тотчасъ-же ушла въ Сухумъ. Но, дующій здѣсь прямо съ берега, налеталъ сильными порывами со снѣгомъ; между тѣмъ, NW зыбь, образуя на барѣ огромной величины буруны, съ шумомъ разрѣшалась по берегу. Зная же, съ какимъ искусствомъ управляются здѣсь пароходы при переходѣ чрезъ барѣ, я попробовалъ дать сигналъ требованія; сдѣлали нѣсколько выстрѣловъ. Въ часъ по полудни пароходъ дѣйствительно вышелъ изъ рѣки; минутъ десять боролся на барѣ съ бурунами, которые совсѣмъ скрывали его отъ нашихъ глазъ, и, наконецъ, сдѣлалъ два выстрѣла, увѣдомляя тѣмъ, что выйти не можетъ. Объ этомъ обстоятельстве было передано послу, который принялъ извѣстіе съ выраженіемъ полной довѣренности, тогда какъ другіе члены посольства высказали сомнѣніе.

Къ вечеру НО сталъ перебивать зыбь, почему корветъ слегка только покачивало съ боку на бокъ; между тѣмъ Мухаметъ-Раимъ-Ханъ вышелъ на верхъ освѣжиться. По этому случаю я приказалъ освѣтить корветъ фонарями и сжечь нѣсколько фалшивееровъ; вызваны были музыканты, пѣсенники и плясуны. Матроскія пѣсни и особенно танцы ему чрезвычайно понравились, и онъ подарилъ танцующимъ 15 руб. сер., мелкой русской монетой новой чеканки. Вообще при посольствѣ вся сумма состояла изъ нашей монеты, почему надо полагать, что Персія торгуетъ на наше серебро: въ Трбизондѣ и въ Батумѣ преимущественно въ обращеніи наша монета, и намъ приходилось кредитные билеты мѣнять на наше серебро и платить 12% съ рубля промѣну.

Въ этотъ вечеръ, я и старшій офицеръ корвета были приглашены къ послу ужинать; это наибольшая честь, какую, по ихъ мнѣнію, они въ знакъ признательности оказываютъ христіанамъ, потому что прикосновеніе христіанина даже къ одеждѣ персіянина считается у нихъ осквернѣніемъ. Министръ, генераль-адъютантъ и драгоманъ, будучи армяне григоріянскаго исповѣданія, имѣли столъ отдѣльно. Плавъ четырехъ сортовъ и вареная курица составляли скромный ужинъ чрезвычайнаго посла; вмѣсто хлѣба такой формы, какъ имѣ-

ють вообще всѣ европейскіе народы, персіане употребляютъ лепешки изъ тѣста въ $1\frac{1}{2}$ аршина длины, даже больше, и толщины, не превышающей обыкновенной писчей бумаги. Этими лепешками, называемыми *левашми*, обкладывается столъ по всей длинѣ; на средину стола были поставлены серебрянныя блюда съ пилавами; приборовъ нѣтъ; пять пальцевъ замѣняли имъ вилку и ножъ. Въ продолженіе ужина Мухаметъ-Ханъ, чрезъ драгомана, передалъ мнѣ полную признательность за пріемъ, который русскій корветъ оказалъ ему, и что онъ сочтетъ долгомъ передать объ этомъ его величеству персидскому шаху, которому, какъ онъ надѣется, будетъ весьма пріятно слышать, что его посоль получилъ столько почестей и одолженій отъ русскихъ.

26-го января NO совершенно сбиль зыбъ, почему пароходъ безпрепятственно перешелъ баръ и прибылъ въ корвету, приставъ къ лѣвому борту вплотную. Отъѣздъ посла сопровождался почестями, сообразно его званію; при спускѣ же его флага произведенъ былъ салютъ—15 выстрѣловъ. Я сопровождалъ посла до Поты, гдѣ онъ былъ встрѣченъ почетнымъ карауломъ и городскимъ начальствомъ.

При возвращеніи моемъ на корветъ, на пристани меня окружили разнаго сословія люди, съ просьбой доставить ихъ въ Батумъ; въ томъ числѣ были купцы съ товарами. Безвыходное положеніе этихъ людей, изъ которыхъ нѣкоторые уже недѣли двѣ ждуть парохода Русскаго Общества, и которыхъ товары, сваленные на пристани, подвергаются порчѣ,—вынудили меня взять на себя право принять ихъ на корветъ.

По свозѣ съ корвета почты и солдатъ, мы подняли якорь и пошли въ Батумъ, пользуясь маловѣтріемъ отъ NO. Поставивъ всѣ возможные паруса, машина, при 11 фунт. пару, дѣлала 64 оборота; ходъ корвета $10\frac{1}{4}$ узловъ. Подходя къ Батуму, вѣтръ сдѣлался такъ слабъ, что паруса обстенило отъ сопротивленія воздуха, почему убрали паруса, и «Кречеть» пошелъ своимъ обычнымъ ходомъ— $8\frac{1}{4}$ узловъ, при обыкновенной средней упругости пара 12 фунт. Въ 5 часовъ вошли на Батумскій рейлъ и, бросивши два якоря, по наставленію лоціи, ошвартовились около пристани Русскаго Общества пароходства и торговли.

Несмотря, что Батумскій рейдъ открытъ только отъ N къ O, я его ни въ какомъ случаѣ не предпочту Сухумскому. Бухта, копытообразной формы, имѣетъ до 5 кабельтовыхъ въ діаметрѣ, съ глубиною посрединѣ около 60 саж., и которая къ западному берегу постепенно уменьшается; восточная часть при входѣ имѣетъ отмель; отъ NO надо бросать якорь, потому что этотъ вѣтръ дуетъ съ моря и приноситъ большую зыбъ; отъ NW также бросаютъ якорь, потому

что вѣтеръ съ этой стороны прорывается въ бухту сильными порывами черезъ низменный песчаный берегъ; отъ SW завозятъ гусекъ большой величины, такъ какъ этотъ вѣтеръ дуетъ изъ ущелья горъ съ силою бора. Однимъ словомъ, въ Батумѣ надо побросать всѣ якоря, завести гусекъ и опутать судно швартовыми, чтобъ быть спокойнымъ. Въ Сухумѣ совсѣмъ напротивъ: бросивъ два якоря, одинъ на глубинѣ 30 саж., другой на 25, вытравивъ отъ первого 95 и второго 55 с. и принявъ цѣпной гусекъ отъ NO, можно быть совершенно покойнымъ. SW, съ какой бы силой онъ не дулъ въ морѣ, только легкимъ вѣтромъ доходить до Сухума, а отъ громадной его зыби при надежныхъ цѣпяхъ и при исправной машинѣ всегда можно устоять. Въ доказательство сказаннаго о SW приведу фактъ: 24-го ноября прошлаго года, этотъ вѣтеръ страшнымъ ураганомъ прошелъ вдоль всего Чернаго моря; во многихъ мѣстахъ дѣйствіе его было разрушительно, а въ Сухумѣ онъ нагналъ только громадную зыбь, при весьма незначительномъ вѣтрѣ. Другіе вѣтры въ Сухумѣ не страшны, и весьма часто суда, снимаясь съ Сухумскаго рейда, были обмануты, принимая въ соображеніе состоянія вѣтра на рейдѣ, между тѣмъ какъ по выходѣ въ море на небольшое разстояніе отъ Сухумскаго мыса, встрѣчали свѣжій SO, SW или NW.

По приходѣ въ Батумъ первой заботой было просить батумскаго консула (онъ же агентъ Русскаго Общества), дать мнѣ всѣ возможные средства немедленно приступить къ погрузкѣ угля, дабы, если обстоятельства позволятъ, завтра же сняться съ якоря; но, къ сожалѣнію, средства консула, какъ агента Компаніи, оказались весьма ограничены: только два небольшие барказа, въ неисправномъ видѣ, онъ могъ предложить намъ. Всю ночь команда цовахтенно грузила уголь, а 27-го числа съ ранняго утра шелъ дождь, и погрузка шла весьма медленно, такъ что 28-го числа, только къ 11 часамъ утра кончили эту работу; принято было кардифу 4100 пуд. Въ полдень я приказалъ затопить печи. Здѣсь, какъ и въ Поті, мнѣ не было покоя отъ просителей взять ихъ въ Требизондъ; кромѣ того, консулъ передалъ мнѣ просьбу батумскаго паши переправить его съ 30 рекрутами. Разъ сдѣлавъ уступку въ Поті, я не могъ отказать въ просьбѣ паши, и принялъ на корветъ пассажировъ и грузъ небольшой тяжести; рекрутъ перевезли на фелюкахъ, а за пашой я посылалъ катеръ съ гардемариномъ. Въ 4 часа по полудни снялся съ якорей.

Въ Батумѣ ко мнѣ приходила депутація отъ ногайскихъ татаръ, и со слезами умоляла взять ихъ на корветъ для доставленія въ Россію. Эти люди, въ числѣ 630 человѣкъ, обманутые надеждой на счастливое будущее, изъ довольно зажиточныхъ, сдѣлались нищими.

Безъ хлѣба, въ холодѣ и въ голодѣ, они какъ звѣри скитаются по окрестности Батума; турки отнимаютъ у нихъ послѣдній доскутъ отъ кафтана, а мѣстныя власти не обращаютъ на нихъ никакого вниманія. Нельзя было равнодушнѣе смотрѣть, какъ старцы, стоя на колѣняхъ и обливаясь слезами, умоляли спасти ихъ, женъ и дѣтей, отъ явной гибели. «Пусть насъ пошлютъ въ Сибирь, только чтобъ не видѣть голодной смерти своихъ дѣтей», говорили они. Чтобы успокоить ногайцевъ, баронъ Остенъ-Сакенъ—чиновникъ по особымъ порученіямъ при кутайскомъ генераль-губернаторѣ, котораго я принялъ въ Поті для доставленія въ Требизондъ,—въ присутствіи ихъ написалъ письмо генераль-губернатору, въ которомъ, излагая бѣдственное положеніе этого народа, просить его ходатайства. Получивъ письмо, депутація, съ изъясненіемъ величайшей признательности, оставила корветъ.

Консулъ Машнинъ передать мнѣ, что въ Требизондѣ большая партія ногайцевъ, татаръ и черкесъ, выселившихся изъ Россіи, произвели демонстрацію противъ его дома и съ оружіемъ въ рукахъ, требовали отпратить ихъ въ Россію. Вообще положеніе переселившихся татаръ до крайности стѣснительно.

Топка кардифомъ дала намъ возможность имѣть паръ до 17°, почему впитъ, при 72 оборотахъ, далъ корвету 10 $\frac{1}{2}$ узловъ ходу. Хотя разстояніе между Батумомъ и Требизондомъ всего 90 миль, но я, за пасмурностью у береговъ, только въ 7 ч. утра 29-го бросилъ якорь на Требизондскомъ рейдѣ. Высадивъ пассажировъ и грузъ, корветъ въ полдень снялся съ якоря и подъ флагомъ требизондскаго консула слѣдовалъ вдоль берега къ Керасунду, гдѣ г. Машнинъ располагалъ захватить шкипера контрбандной кочермы.

При попутномъ маловѣтріи отъ SO и при 17 фунт. пару корветъ пробѣгалъ по 11 миль въ часъ, почему въ 6 часовъ вечера, мы подошли къ Керасунду, а въ 8 часовъ, идя по диплоту, бросили якорь на глубинѣ 11 саж. Г. Машнинъ сейчасъ же съѣхалъ въ городъ, но дѣла его не имѣли успѣха. Керасундскій паша отказался выдать шкипера, подъ предлогомъ, что не имѣетъ на это разрѣшенія изъ Константинополя. Какъ только консулъ возвратился на корветъ, то, поднявъ якорь, продолжали путь въ Синопъ. 30 числа задулъ легкій NW, барометръ сталъ падать, небо покрылось тучами и берега туманомъ; по мѣрѣ приближенія къ Синопу NW усиливался, но все таки средній ходъ отъ Керасунда до Синопа былъ 8 $\frac{1}{2}$ узловъ. Въ 5 часовъ вечера вошли на Синопскій рейдъ и бросили якорь на глубинѣ 14 футъ.

Благодаря неожиданному случаю, я видѣлъ Синопъ, гдѣ черноморскій флотъ покрылъ себя славой; видѣлъ тѣ крѣпости, которыя

не устояли отъ нашихъ ядеръ..... Каждому изъ насъ Синопъ напомнилъ многое.

На другой день до сѣзда на берегъ г. Машинина, синопскій губернаторъ былъ предувѣдомленъ нашимъ вице-консуломъ о причинѣ прихода корвета, а также и о салютѣ. Губернаторъ на счетъ салюта былъ очень доволенъ; на счетъ же контрабандной кочермы приказалъ собрать совѣтъ. Въ 10 часовъ утра корветъ, при поднятіи турецкаго флага, салютовалъ 21 выстрѣломъ, на что крѣпость отвѣчала равнымъ числомъ выстрѣловъ.

Въ 11 часовъ г. Машининъ сѣхалъ на берегъ съ визитомъ къ губернатору города и за окончательнымъ рѣшеніемъ дѣла. Въ совѣтъ губернаторъ первымъ изъяснилъ готовность передать кочерму, но прочіе члены колебались, основываясь на томъ, что кочерма была продана и пришла въ Синопъ подъ турецкимъ флагомъ. Въ 3 часа пополудни посѣтилъ корветъ губернаторъ и, нисколько не краснѣя, просилъ отсалютовать ему 11 выстрѣлами, при чемъ далъ замѣтить, что если я ему не отсалютую, то, быть можетъ, это обстоятельство будетъ имѣть неблагоприятное вліяніе на ходъ нашего дѣла. По отѣздѣ его сдѣлали 11 выстрѣловъ, и скоро послѣ того отъ губернатора получено увѣдомленіе, что можно послать гребные суда за кочермой.

Кочерма двухъ-мачтовая, самой большой конструкціи изъ судовъ этого рода; но при этомъ самой слабой постройки, что приводило меня въ сомнѣніе на счетъ благополучной доставки ея въ Сухумъ, на разстояніи въ 350 миль. Брагу завести было нельзя, потому что устройство ея руля подобно тому, какъ на гребныхъ судахъ, и надо было взять кабельтовы сверхъ планшпир, заложивъ ихъ за кормовыя кнѣхты и прихвативъ около самого форштевня и у фокъ-мачты найтовомъ.

Западный вѣтеръ, въ продолженіе дня достигавшій синопской бухты легкими порывами съ дождемъ, и пасмурность по всему небу не говорили въ пользу нашего благополучнаго перехода, но, къ счастью, въ морѣ мы нашли противное и переходъ до Требизонда сдѣлали весьма благополучно; корветъ снялся съ синопскаго рейда 1 февраля въ 7 часовъ утра.

Синопская бухта закрыта отъ вѣтровъ на три четверти компаса; удовлетворительная глубина и грунтъ даютъ Синопу право стоять въ разрядѣ первостепенныхъ портовъ, а для береговъ Анатолиіи онъ долженъ имѣть особенно важное значеніе; потому что ни одинъ приморскій городъ и мѣстечко по этому берегу не имѣютъ такой удобной и спокойной бухты. Остатки разваливъ, существующихъ нынѣ, служатъ вѣрнымъ доказательствомъ, что въ прежнее время

Синопъ былъ весьма значительнымъ городомъ, но почему въ настоящее время упалъ до совершеннаго ничтожества опредѣлить трудно; впрочемъ, онъ и нынѣ снабжаетъ Анатолію, Константинополь и прочія мѣста лѣсомъ во всѣхъ видахъ. Одной только этою торговлею онъ и существуетъ, но и она, какъ говорятъ, съ каждымъ годомъ упадаетъ, причиною чему служить конкуренція Дуная, который въ послѣдніе годы изобильно снабжаетъ Константинополь всѣхъ родовъ лѣсомъ. Синопское адмиралтейство въ дурномъ состояніи; при нашемъ осмотрѣ тамъ строилось нѣсколько кочермъ большой величины. Постройка казенныхъ транспортныхъ судовъ послѣ послѣдней войны прекращена, что конечно имѣло большое вліяніе на окончательный упадокъ торговли въ Синопѣ. Крѣпости разрушены, орудія лежатъ безъ станковъ, и только одна батарея допотопной постройки, въ западной части города, приведена въ порядокъ и вооружена 6 орудіями 40 фунтоваго калибра и двумя единоголами на полевыхъ лафетахъ. Жаль видѣть такой важный по своему положенію пунктъ въ такоужъ полномъ запущеніи.

Быстрый ходъ корвета, достигавшій до 11 узловъ, сверхъ всякаго ожиданія не имѣлъ дурнаго вліянія на кочерму; я любовался какъ она легко всплывала на волнахъ и, нисколько не зарываясь носомъ, съ большою легкостію разрѣзала воду, только иногда отъ дѣйствія попутной NW зыби букспирь ослабѣвалъ и, когда вновь вытягивался, то ломилъ планширь. Разсчитывая войти на рейдъ Требизонда съ разсвѣтомъ, уменьшили ходъ корвета, прекративъ дѣйствіе машины и поставивъ паруса. Съ 9 ч. утра и до 2 часовъ по полудни шли подъ одними парусами; бомъ-брамсельный вѣтеръ, дѣйствуя только на гротовые паруса, не давалъ большаго хода корвету, почему, снова поднявши паръ, пустили машину въ полклапана. Корветъ быстро шелъ впередъ и кочерма легко слѣдовала за нимъ. 2 февраля пришли благополучно на требизондскій рейдъ; переходъ этотъ, въ 238 миль, съ букспиромъ, сдѣлалъ въ 28 часовъ, изъ которыхъ 5 часовъ шли подъ парусами и два раза останавливали машину для осмотра букспирей и для передачи приказаній на кочерму.

Жители Требизонда, еще въ большемъ противъ перваго раза колицествѣ, собрались по берегу и, какъ говорятъ, не совсѣмъ были довольны взятіемъ кочермы; многіе изъ нихъ были увѣрены, что кочерма не будетъ намъ отдана. Вообще благоприятный для насъ исходъ дѣла и способъ дѣйствій г. Машинна, быть можетъ, на долгое время приостановятъ дерзкія попытки контрабандировать около восточныхъ береговъ.

Консулъ, разставаясь съ корветомъ, просилъ меня выждать здѣсь

сутки, чтобъ успѣть приготовить бумаги и корреспонденцію въ Тифлисъ; но и на этотъ разъ стоянка на требезондскомъ рейдѣ не обошлась даромъ. Три матроса магометанскаго исповѣданія, будучи отпущены съ корвета въ городъ на богомолье, не явились обратно на корветъ по свѣжести вѣтра. Оставшіеся же ночевать на берегу, люди эти скрылись, и всѣ поиски нашего консула оказались тщетными. Оставшіеся въ чемоданахъ этихъ матросовъ деньги—13 рублей сер. служатъ доказательствомъ, что они не имѣли намѣренія бѣжать, оставляя корветъ, и вообще они были люди отличнаго поведенія.

3 февраля корветъ снялся изъ Сухума, оставивъ консулу письмо, въ которомъ я просилъ его, если матросы будутъ пойманы, переслать ихъ на коммерческомъ пароходѣ въ Сухумъ.

По выходѣ изъ Требизонда всю ночь мы имѣли весьма благопріятную погоду, при маловѣтріи отъ NO; между тѣмъ горизонтъ на западѣ былъ мраченъ и весьма сомнителенъ. Съ разсвѣтомъ, уже ясно обозначились Гагринскія высоты; но въ 8 часовъ сталъ задувать NW и, быстро увеличиваясь въ силѣ, къ 10 часамъ достигъ степени шторма; порывы были такъ сильны, что на площадкѣ съ трудомъ можно было стоять; порывы налетали съ градомъ и густымъ снѣгомъ. Корветъ выдержалъ три такихъ шквала, покуда не укрылся за Сухумскимъ мыскомъ. Встрѣтивъ первый шквалъ съ лѣвой стороны, я, во избѣжаніе потери рангоута, слѣдующіе шквалы приводилъ корветъ въ разрѣзъ шквала, при чемъ, имѣя 12 фун. пара и 64 оборота, корветъ подвигался съ буксиромъ по 1¼ узла. Въ 10 часовъ воцли на сухумскій рейдъ, гдѣ также развело довольно значительную зыбь. Бросивъ два якоря на обыкновенной глубинѣ, приняли цѣпной гусекъ, но печи не тушили, потому что зыбь постепенно становилась крупнѣе. Къ вечеру вѣтеръ на рейдѣ совершенно стихъ, но зыбь была огромна. Двѣ кочермы были ея жертвой; гуськи у нихъ порвались, и онѣ, ставъ поперегъ зыби, были перевернуты; люди спаслись.

5 февраля зыбь еще не позволяла приставать къ берегу, но 6-го она совсѣмъ улеглась, такъ что съ этого числа мы принялись за обыкновенную работу—пріемъ угля и наливку водой.

Съ 6-го по 10 число, стоя на рейдѣ, имѣли случай осмотрѣться, исправить кое-что по вооруженію, корпусу и машинѣ. Команда занималась ученіемъ: паруснымъ, артиллерійскимъ, и греблѣ.

7 февраля пришла съ моря шкуна «Анапа», которая вслѣдствіе вышеприведеннаго предписанія была послана въ крейсерство, но за сильными вѣтрами не могла держаться близъ береговъ, получила поврежденіе въ машинѣ и принуждена была возвратиться въ Сухумъ.

Такъ какъ крейсерство «Анапы» не имѣло успѣха, то корветъ «Кречетъ», 10 февраля вторично получилъ предписаніе отъ начальника Сухумской станціи: идти въ крейсерство и на пути зайти въ Керчь и Феодосію за почтой и углемъ.

Испытавъ на дѣлѣ артиллерію ввѣреннаго мнѣ корвета въ этомъ крейсерствѣ, я могу сказать, что масса выбрасываемаго снаряда даетъ корвету право (конечно относительно его размѣреній) называться боевымъ. Дѣйствовать пзъ орудій боевыми снарядами легко и свободно; бортъ, бортовые пушечные рымы и ватервельсы выдерживаютъ отлично. Сдѣлавъ изъ каждаго орудія по 70 боевыхъ выстрѣловъ, не замѣчено никакой перемѣны въ этихъ частяхъ; только жаль, что нѣкоторыя станки оказались поврежденными. Передвиганіе баковаго орудія по погонамъ, сверхъ всякаго ожиданія, происходитъ легко и быстро; одинъ недостатокъ — чрезмѣрная тяжесть частей разборныхъ сѣтокъ въ бортахъ этого орудія.

ИЗВѢСТІЯ О ПЛАВАНІИ НАШИХЪ СУДОВЪ ЗА ГРАНИЦЕЙ.

РАПОРТЪ КОМАНДИРА КОРВЕТА «КАЛЕВАЛА», КАП.-ЛЕЙТ. ДАВИДОВА.

Гонолулу; 14 марта 1862 г.

Съ ввѣреннымъ мнѣ корветомъ оставляю Гонолулу 17 марта, для слѣдованія въ де-Кастри, съ заходомъ въ Хакодате.

Всѣ работы, предпріятыя нами на здѣшнемъ рейдѣ, мы уже окончили; корветъ весьма хорошо проконопаченъ снаружи и внутри, своими людьми. Въ вознагражденіе за ихъ усердную и весьма тяжелую работу на тропическомъ солнцѣ, я рѣшился выдать десяти челоуѣвамъ конопатчикамъ по 5 руб. 15 коп. Оконопаченіе корвета мастеровыми съ берегу, обошлось бы отъ 800 до 1000 долларовъ.

Вооруженіе корвета пересмотрѣно основательнымъ образомъ, для чего мы спускали весь рангоутъ внизъ и поправляли стоячій такелажъ; теперь онъ уже пересталъ тянуться, и я надѣюсь, что выдраивъ его въ здѣшніе жары, мы будемъ имѣть такелажъ тутимъ на долгое время. Бѣгучій такелажъ также пересмотрѣли и изношенныя снасти замѣнили новыми, невыходя изъ размѣра, опредѣленнаго запаснымъ штатомъ. Вообще по вооруженію корветъ находится въ настоящее время въ самомъ исправномъ состояніи.

Команду увольняли на берегъ сначала по отдѣленіямъ, а потомъ цѣлыми вахтами. Матросы предпочитаютъ Гонолулу всѣмъ другимъ посѣщеннымъ нами мѣстамъ; они находятъ здѣсь много развлеченій и за небольшую плату, напримѣръ, достаютъ отъ туземцевъ верховыхъ лошадей и совершаютъ большими партіями поѣздки по острову. Я полагаю, что Сандвичевы острова представляютъ лучшее мѣсто въ здѣшнихъ водахъ для освѣженія и отдохновенія команды.

27 февраля я, вмѣстѣ съ офицерами, имѣлъ честь представиться королю гавайскаго королевства, Камеамеа IV, въ его дворцѣ въ Гонолулу. Официальными визитами я размѣнялся со всѣми членами королевскаго правленія, и при сѣздѣ съ корвета салютоваль, по принятому здѣсь обычаю, 15 выстрѣлами министрамъ: иностранныхъ дѣлъ г-ну Wyllie, и финансовъ г-ну Greg'y. Кромѣ того, салютоваль 13 выстрѣлами United States Commissioner M-r Dryer'y.

Со стороны европейцевъ и американцевъ, живущихъ здѣсь, мы

встрѣчаемъ къ себѣ большое вниманіе, и г. офицеры корвета свободное время отъ тяжелыхъ работъ по вооруженію корвета, проводятъ въ небольшомъ, но весьма радушномъ обществѣ. Здѣшній негодіантъ г. Hackfeld, главное лицо большого торговаго дома, членомъ котораго и нашъ вице-консулъ г. Pfluger, — дѣлаетъ для насъ большой балъ, на которомъ будутъ присутствовать король и королева, и всѣ бѣлые жители острововъ.

По распоряженію г. военного губернатора Приморской области Восточной Сибири, предписавшаго мнѣ приобрести въ одномъ изъ посѣщенныхъ корветомъ портовъ китоваго жиру для Николаевска, я беру отсюда 1858 галлоновъ этого жиру, по 43 сента за каждый.

Изъ свѣдѣній, собранныхъ мною о китоловномъ промыслѣ въ сѣверной части Тихаго океана и въ Охотскомъ морѣ, оказывается, что промыселъ этотъ значительно уменьшился въ послѣднее время, причина чему заключается частію въ истребленіи китовъ, а главное, въ открытіи минеральнаго масла, не только что вполне замѣняющаго китовый жиръ, но имѣющаго еще во многихъ случаяхъ большее предъ нимъ преимущество. Полагаютъ, что въ нынѣшнюю навигацию отправится на сѣверный промыселъ только до 50 китобоевъ, вмѣсто прежнихъ 200.

Соль, которую корветъ долженъ доставить въ де-Кастри въ количествѣ до 5000 пудовъ, я намѣренъ принять въ Японіи, гдѣ ее можно приобрести несравненно выгодыѣ, нежели въ Калифорніи или на Сандвичевыхъ островахъ.

Послѣдняя почта изъ Европы на Сандвичевы островъ, погибла на сторѣвшемъ 19 февраля въ бухтѣ Сант-Франциско клиперѣ *Polynesia*. Я доношу объ этомъ на случай, если были отправлены изъ Петербурга на вѣренцій мнѣ корветъ канія либо казенныя бумаги въ декабрѣ мѣсяцѣ прошлаго года. Эти бумаги должны были погибнуть вмѣстѣ съ клиперомъ. Слѣдующая почта должна прибыть сюда дня черезъ два или три, то есть до выхода нашего изъ Гонолулу.

РАПОРТЪ КОМАНДИРА КЛИПЕРА «СТРѢЛОКЪ», КАПИТАНЪ-ЛЕЙТЕНАНТА
ЕГЕРШЕЛЬДА.

Принимать; 11 июля 1862 г.

Въ продолженіе 23-хъ дневной стоянки въ Саймонсъ-баѣ, на клиперѣ «Стрѣлокъ», успѣли окончить всѣ необходимыя работы и исправленія; команда была по нѣскольку разъ увольняема гулять, и къ концу этого времени свезенные на берегъ больные воротились почти здоровыми.

19 апрѣля «Стрѣлокъ» вышелъ въ море и, обогнувъ мысъ Доброй Надежды, вступилъ подъ паруса.

До широты 27° S, долг. $6\frac{1}{4}^{\circ}$ О мы имѣли переменные, большею частью противные, вѣтры, а 26 числа заштилѣли. Видя всѣ признаки штилевой полосы, предшествующей пассату, я приказалъ развести пары, и чрезъ 15 часовъ получилъ легкій SW, превратившійся очень скоро въ SO пассатъ, который и довелъ насъ до о. Св. Елены, на 17 день по выходѣ изъ Саймонсъ-бая. Зайдя на о. Св. Елены, чтобы пополнить запасы свѣжей провизіи и взять угля на палубу для пересѣченія штилевыхъ полосъ, я принужденъ былъ здѣсь остаться почти двое сутокъ, оттого, что воскресенье въ англійскихъ колоніяхъ уважается такъ же какъ и въ Англіи, и только на другой день, принявъ все необходимое, оставилъ островъ. Ровный вѣтеръ довольно быстро подвигалъ клиперъ: 12 мая прошли о-въ Вознесенія; 16-го пересѣкли экваторъ въ долготѣ $20^{\circ} 56'$ W; 18-го числа потеряли SO пассатъ въ широтѣ $N 4^{\circ}$, долготѣ $W 21^{\circ}$, и развели пары; на слѣдующій день получили NO пассатъ, а съ нимъ выѣстъ пасмурную и дождливую погоду. Впрочемъ, служащіе на «Стрѣлкѣ» менѣе всѣхъ имѣютъ право претендовать на величину судна и на неудобства, связанные подъ часъ съ морской жизнью. На переходѣ изъ Батавіи въ Англію ни разу не закрывали глухихъ люковъ, что, сколько я слышалъ, бываетъ довольно рѣдко на клиперахъ, особенно, если переходы заходятъ за 250 и 300 миль въ сутки.

Съ широты $6^{\circ} 40'$ N, долготы $20^{\circ} 55'$ W, клиперъ началъ выбираться въ бейдевиндъ неся брифокъ, безъ котораго парусность недостаточна, особенно въ тихій вѣтеръ, и обгоняя всѣ суда, идущія съ нимъ однимъ курсомъ. Я знаю мнѣніе нѣкоторыхъ офицеровъ нашего флота, что въ бейдевиндѣ не слѣдуетъ носить брифокъ. Сознавая вполнѣ, что, лежа круто, онъ будетъ увеличивать кренъ и дрейфъ, скажу, что въ океанѣ и на подобномъ, какъ у меня переходѣ, никто не лавируетъ и не жертвуетъ ходомъ, чтобы лечь на $\frac{1}{2}$ румба выше. На «Стрѣлкѣ» брифокъ прибавлялъ 1 узелъ, а иногда и болѣе.

Болѣе 100 судовъ «Стрѣлокъ» оставилъ позади себя и вообще на тихой водѣ и при ровномъ вѣтрѣ можетъ быть рекомендуемо съ очень хорошей стороны. Командиръ шведскаго военного фрегата *Norrköping*, послѣ обыкновенныхъ привѣтствій, которыми размѣниваются въ морѣ, сдѣлалъ сигналъ, что удивляется ходу моего судна; въ это время клиперъ, обогнавши фрегатъ, держался съ нимъ въ одномъ и томъ же разстояніи болѣе двухъ сутокъ, хотя чрезъ нѣ-

сколько дней, когда волненіе выросло и вѣтеръ посвѣжѣлъ, фрегатъ сталъ уходить, но въ Англіійскій каналъ мы вошли раньше шведа.

Голландскій военный корветъ *Groningen*, снявшійся съ мыса 11-ю днями ранѣе, тоже отъ насъ не ушелъ: мы догнали его на параллели Азорскихъ острововъ.

Сѣвернѣе о-ва Фалла и въ разстояніи 200 миль отъ него я штилелевалъ 7 дней, неразводя паровъ и поберегая уголь для Канала.

Располагая курсами по совѣтамъ лоціи, я нахожу, что число наблюденій, на которыхъ основано составленіе картъ Мори, еще очень недостаточно, чтобы можно было съ увѣренностью плавать по этимъ картамъ; единица же въ 5°, взятая для показанія господствующих вѣтровъ, очень велика.

16-го іюня, войдя въ полосу западныхъ вѣтровъ, наши плаванія начали достигать до 200 миль. Съ свѣжимъ попутнымъ вѣтромъ, не имѣя обсерваціи болѣе 30 часовъ, клиперъ вошелъ въ Каналъ по лоту. Хронометры наши оказались весьма исправными.

Взявъ у *Star Point* лодмана и разведя пары, клиперъ бросилъ якорь въ Гревзендѣ, привеза съ собой свѣдѣнія о множествѣ купеческихъ судовъ, которые просили дать знать Ллойдъ о ихъ приближеніи къ берегамъ Европы.

Переходъ совершенъ въ 61 день, вычитая якорную стоянку на о-вѣ Св. Елены и при входѣ въ Темзу.

На клиперѣ все обстоитъ благополучно; больныхъ 4.

Команда, набранная изъ линейныхъ баталіоновъ, начинаетъ походить на матросовъ. Въ южномъ полушаріи мы лишились артиллерійскаго кондуктора, умершаго отъ дисентеріи; это, вѣроятно, послѣдняя жертва изъ команды «Стрѣла», надорванная амурской службой.

На пути изъ Батавіи до Гревзенда ни въ одномъ портѣ не могъ получить свѣдѣній о клиперѣ «Опричникъ».

9-го іюля отправился вверхъ по Темзѣ въ Грингайтъ для опредѣленія девиаціи, которая по моимъ расчетамъ должна была измѣниться на клиперѣ; послѣ того снимаюсь и иду въ Копенгагенъ.

— Телеграфическими денегами дано знать, что клиперъ «Стрѣлокъ» пришелъ въ Копенгагенъ 19 іюля, вышелъ оттуда для слѣдованія въ Кронштадтъ 24-го, и зашелъ въ Гельсингфорсъ 28 іюля, по случаю поврежденія въ котлахъ.

Репорты командира транспорта «Гилякъ», кап.-лейт. Энгельста.

I.

Саймонс-бай; 26 мая 1862 г.

Отправившись съ вѣреннымъ мнѣ транспортомъ съ Кадисскаго рейда 10-го марта, я направилъ свой путь по западную сторону

острова Мадеры. Вѣтеръ, однакожь, не позволилъ мнѣ исполнить этого, и я принужденъ былъ пройти его по восточную сторону. Марта 18-го, въ широтѣ $32^{\circ} 23' N$, долготѣ $13^{\circ} 22' W$, получили пассатъ, доведшій транспортъ до экватора, который пересѣкли 6 апрѣля въ долготѣ $25^{\circ} W$. Отъ экватора я держался обыкновеннаго пути въ Индію и Австралію и слѣдовалъ, по мѣрѣ возможности, наставленіямъ Морп. Въ южной широтѣ $21^{\circ} 00' SO$ пассатъ прекратился, и переменные вѣтры провожали насъ до широты $38^{\circ} S$, долготы $16^{\circ} O$. Эти вѣтры, дувшіе около двухъ недѣль, уклонили транспортъ къ N , такъ что 23 мая мы находились отъ мыса Доброй Надежды въ 120 миляхъ по меридіану. Не предвидя скорой переменны вѣтра и при невыгодныхъ курсахъ отъ южныхъ вѣтровъ, а равно, принявъ въ разсужденіе продолжительный переходъ напѣ, совершенный изъ Кадикса до меридіана мыса Доброй Надежды (76 дней), я, для освѣженія команды, рѣшился спуститься въ Саймонсъ-бай, куда и прибылъ благополучно 24 мая.

Здѣсь мы нашли корветъ «Рында», прусскій фрегатъ *Тетисъ*, возвратившійся изъ кругосвѣтнаго плаванія, и англійскій колесный пароходъ *Горгонъ*.

На транспортѣ все обстоитъ благополучно; больныхъ нѣтъ.

Отсюда я намѣренъ сняться завтрашняго числа, причемъ, ежели случится штиль, то воспользуюсь предложеніемъ командира корвета «Рында», который изъявилъ согласіе буксировать меня въ море.

II.

Оттуда же; 27 мая 1862 г.

Сего числа съ вѣреннѣмъ мнѣ транспортомъ отправился изъ Саймонсъ-бая по назначенію и, ежели обстоятельства позволятъ, намѣренъ зайти въ Сингапуръ.

Извѣстія о плаваніи эскадры Средиземнаго моря.

(Изъ донесеній консуловъ).

25 іюня фрегаты: «Генераль-Адмиралъ» (подъ флагомъ контръ-адмирала Шестакова) и «Ослабя» приплы въ Пальму.

30 іюня оба фрегата зашли въ Картагену, откуда вышли 4 іюля, направляясь въ Алжиръ.

По донесенію нашего вице-консула въ Картагенѣ, гг. офицеры эскадры, при посѣщеніи испанскихъ портовъ, пользовались особымъ вниманіемъ береговыхъ властей.

8 іюля эскадра пришла въ Алжиръ, откуда 16 іюля перешла въ портъ Магонъ и возвратилась въ Виллафранку 25 іюля. На эскадрѣ все благополучно.

ВѢДОМОСТЬ ВОЕННЫМЪ СУДАМЪ

НАХОДЯЩИМСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ.

(исправлено по 28 іюля).

Названіе судовъ.	Ч и с л о					Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Пушкѣ.	Офицер. Гарцемер. у Кондук.	Нижнихъ чиновъ.	Слѣ.			
На пути изъ Восточнаго Океана въ Балтику.							
Клип. Опричникъ.	6	8	89	150	К.-Л. <i>Селивановъ 2.</i>	20 ноября 1861 г. приб. въ Батавію.	
» Стрѣлокъ.	6	8	84	150	К.-Л. <i>Егершельдъ.</i>	28 іюля прибылъ въ Гельсингфорсъ.	
Въ Восточномъ Океанѣ и у береговъ Сибири.							
Корв. Калевала.	15	18	168	250	К.-Л. <i>Давыдовъ 5.</i>	21 марта вышелъ изъ Голондуу въ Декастри.	
Корв. Посадникъ.	11	10	154	200	Ф.-А. К. 2 р. <i>Биринъ 1.</i>	18 апр. наход. въ Хакодате.	
Клип. Разбойникъ	6	8	87	150	К-щій Л. <i>Батуричъ.</i>	30 сент. 1861 г. наход. въ Хакодате.	
» Наѣздникъ.	6	8	87	150	К-щій К.-Л. <i>Желтухинъ.</i>	18 апрѣля наход. въ Хакодате.	
» Абрекъ.	5	15	180	300	К. 2 р. <i>Пилкинъ 4.</i>	12 марта наход. въ Гонъ-Конгъ.	
Вин. лод. Моржъ.	6	7	86	80	К-щій К. Л. <i>Кроунъ 1.</i>	14 апр. наход. въ Нагасаки.	
На пути въ Восточный Океанъ.							
Корв. Богатырь.	17	28	279	360	К.-Л. <i>Чебышевъ.</i>	6 апрѣля приб. въ Монтевидео.	
Корв. Новикъ.	11	21	160	200	К.-Л. <i>Окриплевъ.</i>	14 мая наход. въ Симонсъ-баѣ.	
» Рында	11	21	164	200	К. 2 р <i>Сфурса-Жирковичъ.</i>	14 мая наход. въ Симонсъ баѣ.	
Пар. тран. Гилекъ.	6	10	40	600	К.-Л. <i>Энквистъ.</i>	27 мая вышелъ изъ Симонсъ-баѣ.	
Шкуна Сахалинъ.	4	8	32	40	» <i>Корниловъ.</i>	25 марта прошелъ Фальмутъ.	

Въ СРЕДИЗЕМНОМЪ МОРѢ.						
Фр. Ген.-Адмиралъ	70	38	757	800	К. 1 р. Штофрейеръ.	16 іюля прибылъ въ п. Магонъ.
Шхуна Пессуане.	4	12	54	60	К.-Л. Антипа.	Въ Виллафранкѣ.
Фрег. Ослябя .	45	31	445	360	К. 1 р. Назимовъ.	25 іюля прибылъ въ Виллафранку.
На станціи въ Кон- стантинополѣ.						
Парох. Прутъ .	4	6	53	100	Лейт. Сухинъ.	Въ Константи- нополѣ.
ВЪ РАСПОРЯЖЕНІИ КОМ- МУССАРА ЕВРОПЕЙСКО- ДУНАЙСКОЙ КОММИСИИ.						
Пар Четырдагъ.	2	6	53	80	К.-Л. Дефабръ.	Въ Галацѣ.

ВѢДОМОСТЬ КАПИТАЛАМЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

МОРСКАГО ВѢДОМСТВА, КЪ 1-МУ ІЮЛЯ 1862 г.

	Оставалось къ 1-му іюня.		Поступи- ло въ іюнь.		Итого.		Израско- довало въ іюнь.		Осталось къ 1-му іюля 1862 года.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
СУММА ЭМЕРИТАЛЬНОГО КАПИТАЛА МОРСКАГО ВѢДОМСТВА:										
Въ деньгахъ	269573	01½	15940	96¼	285513	97¾	938	99¼	284574	98½
Въ билетахъ Коммисіи Погащенія долговъ:										
а) 5-го 4% займа . .	775000	»	»	»	775000	»	»	»	775000	»
б) 5 и 6-го 5% займа.	208000	»	»	»	208000	»	»	»	208000	»
в) 4% непрерывно-до- ходныхъ билетахъ. .	564865	»	»	»	564865	»	»	»	564865	»
Въ акціяхъ Россійско- Американской ком- паніи	5850	»	»	»	5850	»	»	»	5850	»
Въ облигаціяхъ Глав- наго Общества Рос- сійскихъ желѣзныхъ дорогъ.	1000000	»	»	»	1000000	»	»	»	1000000	»
Въ Государственныхъ 5% банковыхъ биле- тахъ.	1014800	»	»	»	1014800	»	»	»	1014800	»
Итого. . .	3838088	01½	15940	96¼	3854028	97¾	938	99¼	3853089	98½
Въ томъ числѣ:										
Наличными.	»	»	»	»	»	»	»	»	284574	98½
Билетами.	»	»	»	»	»	»	»	»	3568515	»

Примѣчанія: 1) Наличныя деньги Эмеритальной кассы хранятся и свидѣтельствуются съ суммами Казначейства Морскаго министерства.

2) Принадлежащіе Эмеритальной кассѣ билеты, облигаціи и проч. денежные цѣнности хранятся въ особомъ сундукѣ, въ общей кладовой, и по освидѣтельствованіи 16 сего іюля оказались въ цѣлости.

Подписали: Статсъ-Секретарь Князь Оболенскій, Генералъ-Лейтенантъ Терентьевъ, Тайный Совѣтникъ Розенбергъ, Капитанъ 1 ранга Жандръ, Капитанъ 1 ранга Горковенко, Коллежскій Совѣтникъ Маннъ и Статскій Совѣтникъ Шумицъ.

Исправляющій должность Начальника Казначейства, В. Хитрово.



КАСПІЙ,

ЕГО ПРОМЫШЛЕННОСТЬ И ТОРГОВЛЯ.

I.

Промышленность.

«Богато Каспицкое море,—нечего свазать, много народа оно кормитъ, а много и по міру пускаетъ»,—говорятъ каспійскіе рыбопромышленники, прибывшіе изъ верховыхъ губерній въ Астрахань, попытать счастья въ рыболовствѣ.

Съ половины февраля, когда снѣгъ стаетъ или наступитъ тепло, улицы окрестностей города Астрахани оживляются; повсюду поставлены станки для сученія веревокъ и канатовъ, вездѣ протянуты веревки, и къ нимъ привязываютъ рыболовныя сѣтки; на дворахъ, мальчики сидятъ и оттачиваютъ рыболовные крючки. Дѣятельность кипитъ.

Волга вскрылась, ледъ пошелъ, и вслѣдъ за нимъ сотни лодокъ распускаютъ свои паруса, торопясь выбраться въ море.

Первыя, явившіяся на немъ, сула и лодки принадлежатъ тюлене-промышленникамъ; они спѣшатъ, чтобы захватить звѣрей на льду, который, отрываясь отъ береговъ при устьяхъ большихъ рѣкъ, носится по сѣверной части Каспія. Вслѣдъ за тюленщиками идутъ эмбенскіе рыбопромышленники; они также спѣшатъ пройти Волгу, мелкія мѣста въ ея устьѣ и поскорѣе перейти море поперекъ, чтобы раньше прибыть въ Эмбенскій култукъ, гдѣ рыба появляется вскорѣ послѣ того, какъ пройдетъ ледъ.

Въ концѣ мая начинаютъ приходить изъ Нижегородской губерніи большія палубныя лодки; въ двѣ недѣли въ Астрахани онѣ изготовляютъ свои рыболовныя орудія и также пускаются въ море на жаркій или лѣтній ловъ.

Безпрестанно шныряютъ лодки эти то въ море, то изъ него въ

Астрахань, чтобы продать рыбу и купить хлѣба. Такъ продолжается до осени. Октябрь полагаетъ конецъ промышленной дѣятельности, и тутъ начинается разгулъ счастливо ловившихъ промышленниковъ. Всѣ содержатели трактирныхъ и различныхъ увеселительныхъ заведеній въ Астрахани съ нетерпѣніемъ ждутъ этого времени; ихъ торгъ тогда въ полномъ разгарѣ.

Предполагая нарисовать полную картину промышленной дѣятельности, я прежде опишу всѣ роды судовъ, употребляемыхъ рыбными и тюленными промышленниками, а потомъ уже расскажу весь ходъ этой промышленности, отъ той минуты, какъ желаніе попытать счастья родится въ головѣ ловца, и до того времени, какъ онъ, или откажется вовсе отъ этого, или будетъ продолжать какъ азартный игрокъ.

Въ прежнее время, т. е. почти опредѣлительно можно сказать до 1846 года, для рыбной и тюленной промышленности употреблялись на Каспійскомъ морѣ только два рода судовъ: розшивы и кусовыя лодки.

Розшивы строятся преимущественно въ Астрахани, или корпуса ихъ дѣлаютъ въ Балахнѣ (Нижегородской губерніи) и, сплавивъ оттуда въ Астрахань, обдѣлываютъ уже на мѣстѣ и вооружаютъ. Конструкція розшивъ некрасива; онѣ сѣдловаты, не уклюжи и тяжелы на ходу. Вооруженіе имѣютъ свое особенное, которое, не знаю почему, называютъ крѣйсельнымъ. Двѣ мачты; на передней поднимается топъ (брифокъ) и брамъ-топъ (марсель), на задней мачтѣ небольшая бизань и впереди на бушпритѣ кливеръ. Мачты обременены множествомъ стоячаго такелажа, не потому, чтобы онъ былъ нуженъ для прочности вооруженія, но собственно для того, чтобы, какъ говорятъ промышленники, «гуще было»: голыя мачты кажутся некрасивы, на взглядъ рыбаковъ.

Кусовыя лодки бываютъ длиною отъ 25 до 35 футовъ; онѣ строятся изъ досокъ толщиною отъ 3 до 4 дюймовъ, пришиваемыхъ къ шпангоутамъ, поставленнымъ другъ отъ друга на аршинъ. Внутренней обшивки нѣтъ, а только легкая настилка изъ тонкихъ досокъ. Палуба также очень тонкая; а чтобы она не текла, ее обливаютъ смолою и усыпаютъ пескомъ. Въ прежнее время, на кусовыхъ лодкахъ исключительно ловили бѣлугу на большой глубинѣ (до 100 сажень) удочками, на которыя насаживаютъ живую рыбу или кусокъ жиру. Слово кусъ дало названіе кусовымъ лодкамъ.

Эта необходимость—ходить далеко въ море и стоять на якорѣ на большой глубинѣ, требовала отъ кусовыхъ лодокъ двухъ качествъ: 1) хорошо лавировать, чтобы скорѣе доходить до мѣста, пока рыба,

содержимая въ особыхъ чанахъ, не уснула, и 2) отстаиваться на якорѣ на какой бы ни было глубинѣ и при всякой погодѣ.

Путемъ опыта, промышленники довольно удачно разрѣшили эту задачу: они стали дѣлать лодки съ острымъ образованіемъ носовой части, устанавливая форъ-штевень почти подъ прямымъ угломъ къ килю и возвышая какъ можно больше бакъ отъ воды, чтобы на якорѣ волна не могла чрезъ него перейти; къ кормѣ высота борта понижается, а ширина лодки значительно суживается. Киль занимаетъ только двѣ трети передней части судна, а къ кормѣ дно плоское и не доходитъ до руля, потому что тамъ, гдѣ дейдвудъ, сдѣланъ отсѣкъ, такъ что ахтерштевень образуетъ кривую линію. Причинна такого образованія кормы та, что лодки эти не имѣли уже при себѣ никакихъ гребныхъ судовъ для переборки и осмотра снастей, а производили и до сихъ поръ производить это, съ сампхъ кусовыхъ лодокъ, снимая только руль и таща лодку впередъ кормою, что очень удобно, потому что корма какъ будто виситъ надъ водою и представляетъ ей мало напора, а также и удочки не могутъ задѣвать за киль, такъ какъ онъ не доходитъ до кормы. Впослѣдствіи размѣры кусовыхъ лодокъ, постепенно увеличиваясь, дошли до 60 футовъ длины, и хотя этой величины суда занимаются уже рыболовствомъ, стоя постоянно на якорѣ на небольшой глубинѣ и посылая отъ себя лодки, однакожъ образъ ихъ постройки мало измѣнился, и корма до сихъ поръ остается висячею, принося уже не пользу, а вредъ, какъ и сами рыбаки сознаются, недерзая, однако, нарушить этотъ обычай и строить иначе, по свойственной русскому человѣку привычѣ, — «отцы не глупѣ насъ были, да такъ же дѣлали».

Къ розшивамъ и кусовымъ лодкамъ принадлежатъ еще небольшія лодки, съ косымъ рейковымъ парусомъ, на которыхъ ловцы выѣзжаютъ, чтобы ставить сѣти и снасти и потомъ ежедневно осматривать ихъ. Такихъ лодокъ при розшивахъ бываетъ отъ 3 до 6, а при кусовыхъ лодкахъ отъ 1 до 3.

Съ 1846 года рыболовныя розшивы стали рѣже и рѣже показываться въ морѣ и, почти исключительно, остаются у астраханскихъ рыбопромышленниковъ, а иногородные ловлю рыбы стали производить на большихъ палубныхъ лодкахъ, называемыхъ свойскими; это названіе происходитъ отъ того, что лодки эти идутъ въ море не при суднѣ, а совершенно отдѣльно или, какъ ловцы говорятъ, «на свой».

Свойскія лодки обыкновенно строятся въ городѣ Балахиѣ Нижегородской губерніи и съ раннею весною отправляются оттуда въ Астрахань; на дорогѣ, чтобы не идти нустому, хозяева лодокъ бе-

руть различный грузъ и пассажировъ. По приходѣ въ Астрахань, въ концѣ мая или въ началѣ іюня мѣсяца, лодки тотчасъ нагружаются сѣтями и провизіей и уходятъ въ море. Экипажъ лодки составляютъ, кромѣ кормщика, чаще самого хозяина, только двое работниковъ. На своей лодкѣ находится ларь, гдѣ солится рыба, которой полный грузъ 600 пудовъ; но это случается рѣдко, а чаще, поймавши рыбы 300 или 400 пудовъ, хозяинъ идетъ въ Астрахань, чтобы продать рыбу и купить хлѣба. Въ продолженіе навигаціи, подобныя лодки могутъ до 4 разъ приходить въ Астрахань; осенью по окончаніи лова, хозяева лодокъ, большею частію изъ Нижегородской губерніи Горбатовскаго уѣзда, продаютъ свои лодки астраханскимъ ловцамъ за 50 или 60 руб. сер. и отправляются домой на зимовку, чтобы на будущій годъ снова возвратиться съ новыми лодками.

Астраханскіе ловцы, болѣе иногородныхъ опытные въ дѣлѣ мореходства, купивши лодку, тотчасъ прибавляютъ къ ея скрѣпленію до 2 пудовъ гвоздей, потому что въ настоящемъ своемъ видѣ лодка скрѣплена очень плохо, и ее легко можетъ растянуть на волненіи. Жизнь своей (такъ называютъ рыболовствующихъ на своихъ лодкахъ) вдвое хуже тѣхъ, которые живутъ на разшивахъ, гдѣ гораздо просторнѣе, лучше можно укрыться отъ непогодъ, и безопаснѣе во время бури; но, не смотря на это, своики пускаются далеко въ море; особенно, если рыбы мало, то они рѣшаются на отчаянныя выходки. Они или пробираются украдкою въ казенныя воды, отдаваемые на откупъ, или въ принадлежащія частнымъ лицамъ морскіе участки, и тамъ ставятъ свои сѣти, каждую минуту ожидая быть пойманными и потерять и лодку, и свободу; или съ малымъ количествомъ хлѣба, а часто даже безъ прѣсной воды, идутъ къ восточнымъ берегамъ и тамъ пробуютъ счастья, не опасаясь ни плѣна у трухменъ, ни голода, на случай, если не будетъ рыбы, а противные вѣтры не скоро допустятъ къ Астрахани.

Каспійское море все вообще изобилуетъ рыбою, но преимущественно она ловится въ сѣверо-восточной части, куда впадаетъ много прѣсныхъ рѣкъ и глубина невелика; а извѣстно, что рыба, когда приходитъ ей время метать икру, ищетъ всегда прѣсной воды и отмелей, на которыхъ вода, согрѣваемая солнцемъ, гораздо теплѣ морской, находящейся на глубинѣ.

Сѣверная часть Каспійскаго моря вся дѣлится на разные участки, которые принадлежатъ или казнѣ или частнымъ лицамъ. Лучшіе участки суть тѣ, которые идутъ отъ самыхъ береговъ и устьевъ рѣкъ, верстъ на 50 или 70 въ море, до глубины отъ 3 до 5 сажень. Участки эти раздѣлены гранями, проведенными отъ берега, до ли-

ніи, отдѣляющей всѣ береговые участки отъ глубины; они принадлежатъ, какъ я уже сказалъ, или частнымъ лицамъ или казнѣ, которая отдаетъ ихъ на откупъ. Все пространство моря за чертою береговыхъ участковъ свободно и въ немъ можетъ ловить всякій, заплативши въ казну назначенную пошлину. Пространство это не вездѣ содержитъ одинаковое количество рыбы, а потому раздѣлено также на три главные отдѣла: эмбенскій, вольный промыселъ и чеченскій береговой; изъ нихъ эмбенскій въ свою очередь дѣлится на три участка: 1, 2 и 3; всѣ они одинаковаго достоинства, и потому пошлина съ нихъ равная.

Для собранія пошлины и управленія по дѣламъ рыбной и тюленьей промышленности есть въ Астрахани особое отдѣленіе, именуемое экспедиціей рыбныхъ и тюленьихъ промысловъ. Экспедиція выдаетъ промышленникамъ билеты на право лова и посылаетъ ежегодно своихъ чиновниковъ, называемыхъ смотрителями, въ разные участки для надзора за промышленниками.

Пошлина собирается слѣдующая: въ эмбенскихъ участкахъ въ каждомъ по 9 руб. с. съ лодки весною и по 6 р. осенью. Въ вольномъ промыслѣ по 30 руб. сер. во весь годъ, а въ чеченскомъ участкѣ по 15 руб. сер. также весь годъ.

Весенній ловъ, въ эмбенскомъ участкѣ, полагается съ открытія навигаціи по 1 іюля, а осенній съ 15 сентября до закрытія навигаціи.

Частные владѣльцы морскихъ береговыхъ участковъ и откупщики казенныхъ водъ производятъ ловъ во всякое время, когда имъ угодно, платя въ экспедицію особо положенную пошлину.

Способовъ рыболовства, по преимуществу, два—сѣтями и снастью.

Сѣть обыкновенно дѣлается изъ тонкой пряжи; длина ея 13 саж., ширина полторы сажени; отъ 150 до 250 такихъ сѣтокъ привязываются обонми своими длинными краями къ двумъ параллельнымъ веревкамъ, изъ которыхъ одна должна плавать на поверхности воды, и поэтому къ ней привязываются куски легкаго дерева, а другая веревка тяжестью своею опускается въ воду, растягивая сѣти въ водѣ вертикально и образуя какъ бы стѣну. Это называется порядокъ; такихъ порядковъ, у каждой лодки, бываетъ по нѣскольку десятковъ. Чтобы удержатъ сѣти въ водѣ на одномъ мѣстѣ, употребляютъ слѣдующій способъ: выбравъ мѣсто, на которомъ намѣрены поставить порядокъ, вбиваютъ въ грунтъ небольшой коль, который называется чипчикъ; его вколачиваютъ посредствомъ набойника, т. е. шеста, такой длины, какова глубина, у котораго на одномъ концѣ придѣланъ небольшой желѣзный цилиндръ; въ цилиндръ этотъ вбалабываютъ коль туннымъ концомъ и, опустивъ въ воду, колотятъ имъ

другому концу; когда колъ вошелъ въ землю, то набойникъ съ цилиндромъ выдергиваютъ. Къ чипчику заранѣе привязана тонкая веревка, называемая выбѣжка. Опредѣливъ напередъ румбъ, по которому желаютъ поставить порядокъ, на лодкѣ, подъ парусами, идутъ по этому направленію, выпуская по немножку выбѣжку. Когда вся выбѣжка выпущена, то на этомъ мѣстѣ вколачиваютъ опять колъ и, укрѣпивъ за него сѣти, тянутся съ лодкою уже обратно, по выбѣжкѣ, выбрасывая порядокъ и вытягивая его. Другой конецъ порядка укрѣпляютъ также какъ и первый и ставятъ знакъ. Въ длинномъ порядкѣ середина также укрѣпляется чипчикомъ, и ставится маякъ.

Этотъ способъ лова называется ставною сѣтью; но есть еще другой, называемый плавной; нынѣ онъ запрещенъ закономъ. Способъ этотъ состоялъ въ слѣдующемъ: тѣ же самыя сѣти, только вдвое шире, прикрѣпляются только къ одной веревкѣ, которая должна быть на поверхности, а другіе концы остаются на свободѣ. Плавный порядокъ не ставится на одномъ мѣстѣ, онъ однимъ концомъ своимъ привязывается къ лодкѣ, которая безъ парусовъ и веселъ несетъ теченіемъ или вѣтромъ; отъ движенія лодки порядокъ растягивается и, набредя на стадо рыбъ, непременно много ихъ запутаетъ въ сѣткахъ.

Я сказалъ уже, что другой способъ довли есть снастной; снастью называются острые желѣзные удочки, съ зазубринами. Удочки эти привязываются каждая къ веревкамъ, длиною въ $\frac{3}{4}$ аршина, которыя называются поводцами; потомъ всѣ поводцы привязываются уже къ одной длинной веревкѣ, на разстояніи $\frac{3}{4}$ аршина одинъ отъ другаго.

Снастной порядокъ ставится въ водѣ тѣмъ же способомъ, какъ и сѣти; веревка, удерживаемая кусками легкаго дерева, плаваетъ на поверхности, а удочки висятъ вертикально. Когда рыба идетъ мимо ихъ и задѣнетъ одну, то непременно сдѣлаетъ движеніе въ сторону, отчего нѣсколько удочекъ тотчасъ вопьются въ нее и удержатъ. Смотря по времени года, рыба идетъ или ближе къ поверхности воды или глубже; поэтому и снасть, или удерживаютъ на поверхности, или опускаютъ нѣсколько ниже; для этого, куски легкаго дерева, называемые плуты, привязываются къ веревочкамъ такой длины, на какую надобно опустить снасть.

Описанная мною снасть называется самоловнею, а есть еще другая, называемая живодная, на которую ловятъ только бѣлугъ, на приманку, насаживая на удочки мелкую живую рыбку или куски жира. Живодная снасть дѣлается слѣдующимъ образомъ: къ веревкѣ, длиною до 400 саж., прикрѣпляются поводцы съ удочками, только

удочки гораздо крупнѣе, поводцы длиннѣе и разстояніе между ними болѣе; снасть эта уже не виситъ въ водѣ; она кладется прямо на дно моря, а удочки приподнимаются надѣтыми на нихъ живыми рыбками или жиромъ.

Обрисовавши всѣ употребительные способы ловли рыбы на Каспійскомъ морѣ, я полагаю, не трудно уже каждому вывести заключеніе, что самый невиннѣйшій и безвредный изъ нихъ, есть ловля сѣтями; рыба, запутавшись въ сѣтяхъ, не терпитъ никакихъ мукъ, и если ей удастся вырваться изъ неволи, то она уходитъ безъ всякаго поврежденія. Ставные сѣти обыкновенно осматриваютъ разъ въ сутки, а иногда и два; но бываютъ случаи, при продолжительныхъ и сильныхъ осеннихъ вѣтрахъ, что ловецъ нѣсколько дней не можетъ объѣхать сѣть, тогда рыба, крѣпко запутавшаяся въ сѣтяхъ, укачиваемая волненіемъ, засыпаетъ, и все еще годна въ пищу; вырвавшаяся же изъ сѣтей уходитъ или опять попадаетъ въ другія сѣти.

Отъ плавныхъ сѣтей рыба терпитъ еще менѣе; въ тихое время онѣ медленно тянутся по грунту и, накрывая попадающихся рыбъ, пугаютъ ихъ, заставляя бросаться въ стороны и запутываться въ сѣткахъ; въ сильный вѣтеръ лодка, а вмѣстѣ съ ней порядокъ, скоро несутся по вѣтру и если сѣтки наплывутъ на рыбъ, то проскользаютъ мимо, не успѣвая ихъ запутать; значитъ, тутъ уже ни въ какомъ случаѣ рыба не можетъ погибнуть даромъ, тѣмъ болѣе, что такъ какъ порядокъ идетъ отъ самой лодки, на которой постоянно живутъ ловцы, то при малѣйшей переменѣ вѣтра, хотя бы на полчаса, они успѣютъ поднять и осмотрѣть сѣти; имъ недалеко ходить для этого.

Выше я сказалъ, что ловля плавными сѣтями запрещена; невыгода этого способа, большею частію, касается лишь выгоды владѣльцевъ береговыхъ участковъ, потому что, какъ они утверждаютъ, плавныя сѣти разбиваютъ стада рыбъ на мелкія части; тогда какъ цѣлымъ стадомъ они бы шли къ берегамъ и всѣ попадались бы на ихъ снасти. Но противу этого можно замѣтить, что плавный способъ, когда онъ былъ дозволенъ, употреблялся только въ лѣтніе мѣсяцы, въ которые, какъ извѣстно, рыба, выметавши икру, оставляетъ берега и идетъ на глубину, и хотя утверждаютъ, что плавщики бросали тѣло рыбы, оставляя только клей и вазигу, но это не справедливо, потому что и въ настоящее время жаркой ловъ ставными сѣтями дозволяется въ вольномъ промыслѣ и у Чечня, но рыбу не бросаютъ, а только солятъ крѣпче, нежели весною и осенью, и оттого она продается дешевле.

Способъ ловли самоловной снастью гораздо вреднѣе, для рыбы,

всѣхъ родовъ сѣтей; какъ я уже описалъ, рыба тамъ удерживается удочками, которыя вѣшаются въ нее, въ разныя части тѣла. Въ тихое время, безъ сомнѣнія, она, рванувшись нѣсколько разъ, не сорвется съ удочекъ, которыя рвутъ ей тѣло, болѣе и болѣе впираясь въ нее; но не то бываетъ при волненіи: ее дергаетъ поминутно, и если ловець не будетъ имѣть возможности скоро снять ее, то ее отобьетъ, хотя она непремѣнно уснетъ отъ ранъ, не принося, такимъ образомъ, ни малѣйшей пользы. Даже отъ рыбы, которая удержится на удочкѣ и еще жива, бываетъ слышенъ отъ ранъ запахъ, потому что они начинаютъ гнить. Безъ сомнѣнія, ловець не броситъ этой рыбы; онъ вырѣжетъ загнившія мѣста и посолитъ ее; мясо не пропадетъ, но икра уже совершенно негодится, потому что отъ мукъ, какія терпитъ рыба, икра обливается жиромъ и дѣлается неспособною къ выдѣлѣ. Можно утвердительно сказать, что отъ употребленія снасти пропадаетъ четвертая часть всей икры, которая, если бы рыба поймалась, послужила бы въ пищу, а нѣтъ, такъ произвела бы множество новыхъ рыбъ.

Способъ ловли самоловной снастью преимущественно употребляется частными владѣльцами морскихъ береговыхъ участковъ; для нихъ онъ гораздо выгоднѣе сѣтей, по своей дешевизнѣ и прочности. Но у нихъ способъ этотъ причиняетъ вдвое болѣе вреда, нежели у вольныхъ промышленниковъ, производящихъ ловъ съ судна, потому что береговые ловцы живутъ на промыслахъ, откуда каждый день выѣзжаютъ на лодкахъ въ море осматривать снасти; въ свѣжій вѣтеръ, когда лодка не можетъ держать паруса, снасти остаются безъ надзора, а это, особенно осенью, бываетъ по нѣскольку дней; лѣтомъ другая бѣда—совершенная тишина тоже не двигаетъ лодки, на которой нѣтъ весель, да если бы и были, то на ней всего только два ловца, а лодка большая. Каждый разъ, послѣ свѣжаго вѣтра, ловцы, возвращаясь на свою ватагу, говорятъ: «Эхъ-ма, сколько было рыбы на снасти, да всю отбило.» Слѣды бывшей рыбы всегда остаются на удочкахъ.

Кромѣ ловли рыбы, на Каспійскомъ морѣ есть еще другая промышленность, это бой тюленей. Звѣрей этихъ бьютъ различными способами: на льду, на островахъ, гонка тюленей и ловля бѣленькихъ; послѣдніе два способа нынѣ запрещены.

Бой тюленей на льду заключается въ слѣдующемъ. Въ февралѣ мѣсяцѣ, какъ только ледъ начнетъ таять и его относить отъ береговъ въ море, тюлене-промышленники тотчасъ садятся на суда и идутъ вслѣдъ за нимъ, отыскивая ледяныя лавины, на которыхъ есть звѣри. Съ половины января ледъ дѣлается уже не такъ крѣпокъ и въ это время тюлени, дыханіемъ своимъ, продуваютъ въ немъ от-

верстія, называемыя лазки, и выходятъ на ледъ—самги, чтобы щепиться, а самцы трутся о ледъ, чтобы сбросить съ себя старую шерсть, которая у нихъ, въ это время, линяетъ и производитъ сильный зудъ. Суда держатся около закраинъ ледяныхъ лавинъ, а охотники, на маленькихъ лодкахъ, подъѣзжаютъ на близкое разстояніе отъ тюленей и выходятъ на ледъ, гдѣ уже бьютъ ихъ дубинами. Тюлень недалеко отходитъ отъ своей лазки (отверстія), и уйдетъ въ нее, если увидитъ человѣка, а потому охотники пускаются на промыселъ рано утромъ, когда, послѣ ночи, лазка затянута бываетъ льдомъ и тюлень не скоро можетъ снова пробить ее.

Къ началу марта ледъ разбивается на мелкіе куски и тюлень уходитъ ложиться на острова; тогда охотники, убившіе много тюленей, везутъ ихъ въ Астрахань, а неудачные идутъ къ о-ву Кулалы и присоединяются тамъ къ другимъ охотникамъ, зимовавшимъ на островѣ; зимою бываетъ ихъ тамъ около 150 человѣкъ, весною же число ихъ доходитъ до 400. Островъ Кулалы избранъ мѣстомъ зимовки тюленьщиковъ, потому что онъ лежитъ неподалеку отъ о-вовъ Святого и Подгорнаго, на которые больше всего выходятъ тюлени. Вмѣстѣ съ тюленьщиками, зимуетъ на островѣ Кулалахъ чиновникъ съ казаками, посылаемый отъ экспедиціи рыбныхъ и тюленьихъ промысловъ; онъ наблюдаетъ за порядкомъ во время охоты и рѣшаетъ распри ловцовъ.

Тюлени выходятъ на землю стадами, и первые, выбравшіеся на побережье, подъ конецъ всегда очутятся далеко отъ берега, потому что слѣдующіе за ними, чтобы занять мѣсто, кусаютъ ихъ, заставляя двигаться дальше, и такимъ образомъ вытѣсняютъ другъ друга на землю. Ихъ скопляется до нѣсколькихъ десятковъ тысячъ. Выждавъ время, когда тюленей собралось много, и также, когда вѣтеръ дуетъ съ берега, промышленники подъѣзжаютъ къ острову большою партіею, подъ началомъ избранныхъ изъ среды ихъ старость, и непрерывной цѣпью, со стороны, противоположной той, откуда дуетъ вѣтеръ, оползаютъ берегъ около воды, чтобы запереть тюленямъ уходъ въ море. Все это дѣлается въ темную ночь и въ совершенной тишинѣ, не смотря на то, что въ партіи иногда человѣкъ 200. Когда обходъ сдѣланъ, староста, остающійся всегда въ концѣ, говоритъ первому: вставай! Этотъ передаетъ другому и такъ до послѣдняго. Вставши на колѣни, промышленники начинаютъ бить ближайшихъ тюленей небольшими дубинами, стараясь поскорѣе сдѣлать *забойку*, т. е. валь изъ убитыхъ тюленей, чрезъ который бы другіе не могли уйти. Когда забойка сдѣлана, тогда бойцы встаютъ уже совсѣмъ на ноги и бьютъ направо и налево. Бѣда, если кто изъ первыхъ бойцевъ оплошаетъ и, не успѣвши сдѣлать забойку,

разбудить тюленей: мало того, что ихъ много уйдетъ, но въ добавокъ, если онъ не упадетъ на землю и не прижмется къ ней какъ можно плотнѣе, позволивъ имъ ползти чрезъ себя сколько угодно, то они массою непремѣнно столкнутъ его въ воду или задавятъ. Удержаться невозможно. Окончивши бой, охотники ждутъ разсвѣта и тогда уже, опять по сигналу, начинаютъ раздѣлывать тюленя, т. е. сдираютъ кожу, а мясо бросаютъ; каждый промышленникъ кладетъ на кожѣ свою мѣтку, чтобы послѣ можно было узнать своего тюленя, потому что они получаютъ плату съ кожи.

Дубинки, которыми охотники бьютъ тюленей, невелики: длина ихъ не больше 6 четвертей. Вокругъ одного конца дубинки набиваются короткіе гвозди, остриемъ вверхъ, а на другомъ придѣляется крючекъ.

Тюленя только и можно скоро убить, ударивши по переносью, а иначе онъ не боится никакихъ ударовъ; для этого охотникъ прежде толкаетъ тюленя въ бокъ и, какъ только онъ подниметъ голову, тотчасъ бьетъ его по носу концемъ дубинки, утыканнымъ гвоздями; крючекъ, на другомъ концѣ дубинки, служитъ для тасканія убитыхъ тюленей. Дубинка и широкій острый ножъ составляютъ вооруженіе тюленьщика.

По окончаніи боя на одномъ островѣ, очистивъ его отъ брошеннаго тюленьяго мяса и изгладивъ слѣды крови, чтобы не было никакого запаха, — иначе тюлень другой разъ сюда не прійдетъ, — охотники переѣзжаютъ на другой островъ, оставляя на первомъ караульщика, который бы извѣстилъ ихъ, когда тюленей опять тамъ наберется довольно. Такимъ же образомъ, осенняя охота начинается съ половины сентября и продолжается до половины ноября. Въ это время, однако же, тюленей бываетъ не очень много; весною больше; ловцы замѣчаютъ, впрочемъ, что если въ октябрѣ мѣсяцѣ бываетъ много крѣпкихъ вѣтровъ, то тюлень, укачиваемый волнами, утомляется и выходитъ на берегъ въ большомъ числѣ. Шкуры тюленей выѣстъ съ жиромъ доставляются въ Астрахань, гдѣ на особыхъ заводахъ перетапливаются и въ такомъ уже видѣ поступаютъ въ продажу. Пошлины въ казну съ пуда тюленьяго жиру платится 30 коп. сереб. Шкура также поступаетъ въ продажу; прежде она шла только для обивки дорожныхъ сундуковъ, теперь стали изъ нея выдѣлывать рукавицы.

Тюленьщики, зимующіе на островѣ Кулалы, составляютъ, между промышленниками, какъ бы особый классъ людей; они отличаются отъ рыбопромышленниковъ особенною смѣлостью, ловкостью въ плутовствѣ и удалствомъ. Если рыбопромышленникъ рассказываетъ о комъ нибудь изъ своихъ товарищей, что онъ сдѣлалъ какое ни-

будь мошенничество, обманулъ зрителя или обобралъ съ чужихъ сѣтей рыбу, то непременно прибавитъ, «что и говоритъ, онъ старій тюленьщикъ».

Кромѣ описанныхъ мною двухъ способовъ ловли тюленей, прежде было еще два: гонка тюленей и ловля бѣленькихъ; способы эти нынѣ запрещены, а старые ловцы рассказывали мнѣ, какъ это прежде водилось.

Гонку тюленей дѣлали обыкновенно въ морскихъ заливахъ, гдѣ впадаютъ прѣсныя рѣки, потому что тамъ и глубина невелика и водится много мелкой рыбы, называемой тарань, до которой тюлень большой лакомка и всегда ее ищетъ.

Для гонки собирали до 50 небольшихъ лодочекъ, называемыхъ бударками; на каждую изъ нихъ клали двѣ сѣтки, называемыя оханами, у которыхъ дыры вчетверо больше тѣхъ, какія употребляются для рыболовства. Длина каждаго охана до 80 саж. На верхнемъ краѣ его наизывались куски легкаго дерева, а на нижнемъ куски свинца. Когда сѣти уложены, то на каждую бударку садились два сильныхъ гребца и кормщикъ. Всѣ лодки находились подъ начальствомъ двухъ избранныхъ атамановъ, изъ которыхъ одинъ назывался морской и находился на самой передней бударкѣ, а другой черновой (*)—на задней.

Когда весь отрядъ готовъ, то по сигналу морскаго атамана онъ отваливаетъ отъ берега и идетъ въ море на веслахъ, вытянувшись въ линію и примѣчая гдѣ больше ныряетъ тюлень, потому что звѣрь этотъ не можетъ долго быть въ водѣ и безпрестанно выплываетъ на поверхность подышать. Какъ только замѣчено, что звѣрь есть, морской атаманъ съ половиннымъ числомъ бударокъ дѣлаетъ кругъ, выбрасывая изъ лодокъ сѣти и такимъ образомъ огораживаетъ мѣсто, чтобы тюлень не ушелъ. Когда кругъ готовъ, остальные лодки входятъ въ него и, пересѣкая въ разныхъ направленіяхъ своими сѣтками, разбиваютъ его на малые отсѣки, называемые дворы. При этомъ гонщики стараются дѣлать какъ можно больше шума, чтобы испугать тюленя и заставить его путаться въ сѣткахъ, откуда его тотчасъ вытаскиваютъ. Болѣе ловкіе гонщики, чтобы потѣшиться, бросаютъ въ выскакивающаго изъ воды тюленя острогу съ длиннымъ древкомъ, и тогда раненый звѣрь, какъ ни старается укрыться въ водѣ, но острога ему мѣшаетъ. Когда всѣ тюлени, находившіеся въ кругу, пойманы, то каждая лодка выбираетъ свои сѣти и опять

(*) Названіе черновой происходитъ отъ слова черни, такъ каспійскіе мореходцы называютъ морскіе берега и отмели. Когда хотятъ сказать, что шли около берега, то говорятъ мы шли черными. Это, какъ полагаютъ, происходитъ отъ слова чернѣть, потому что берегъ издали всегда кажется чернымъ.

прежнимъ порядкомъ всё идуть дальше. Если тюленей много, то въ одинъ день успѣвали дѣлать двѣ гонки.

Гонку тюленей обыкновенно дѣлали самою поздней осенью, когда тюлень очень жиренъ.

Ловлю *блѣнящихъ* называлась охота за молодыми тюленями тотчасъ по рожденіи ихъ, потому что въ это время они бываютъ покрыты бѣлымъ пухомъ, который впослѣдствіи съ нихъ сходитъ; изъ шкурокъ ихъ дѣлали мѣха, подкрашивая подъ цвѣтъ бобра. Самка тюлена ценится обыкновенно въ первой половинѣ января. Почувствовавъ приближеніе этого времени, она дыханіемъ продуваетъ во льду лазку и вылезаетъ на него. Тутъ она старается прискакать гдѣ нибудь по близости ледяные взломы, образующіе какъ бы сводъ, и подъ этимъ-то сводомъ прячетъ свой плодъ, сохраняя такимъ образомъ его отъ хищныхъ беркутовъ (южные орлы), которые большіе охотники до молодыхъ тюленей. Днемъ самка оставляетъ щенка одного и опускается чрезъ свою лазку въ море за рыбою. При видѣ какой либо опасности на той льдинѣ, гдѣ она расположилась, самка переходитъ дальше; если при этомъ нужно переплывать черезъ воду, то сажаетъ щенка къ себѣ на спину и перевозитъ; самъ щенокъ боится воды и кричитъ; онъ начинаетъ плавать тогда уже, какъ у него сходитъ пухъ и выростетъ шерсть, что бываетъ спустя недѣлю три послѣ рожденія.

Охотники, на ловлю *блѣнящихъ*, собирались партіею человекъ 20; каждый долженъ былъ имѣть сани, запряженные въ одну лошадь, и на нихъ извѣстное количество провизіи, ружье, ножъ и снасть, такъ называемую *тычковую*. Снасть эта нужна была для того, что бѣлуги всегда бродятъ около тѣхъ мѣстъ, гдѣ ценятся тюлени, и потому, во время охоты за нимъ, ставили снасть, въ нарочно сдѣланныхъ прорубяхъ, насаживая на удочки молодыхъ тюленей. Такимъ образомъ, охотясь за тюленями, ловили такъ же и бѣлугъ.

Партія отправлялась въ море подъ началомъ избраннаго атамана; онъ ѣхалъ впереди и указывалъ дорогу. Примѣтою, гдѣ должны были быть скрыты молодые тюлени, служили охотникамъ беркуты,—гдѣ ихъ много, тамъ навѣрно и тюлени есть. Нашедши такое мѣсто, охотники расходились въ стороны и, отыскивая щенковъ, убивали ихъ, тутъ же снимая шкуру и жиръ, котораго у молодаго тюленя бываетъ отъ 8 до 10 фунтовъ.

Охота за *блѣнящими* сопряжена бывала съ большими опасностями; удалившись отъ берега, иногда верстъ на 80 и болѣе, охотники часто бывали относимы въ море вмѣстѣ со льдомъ, который свѣжими вѣтрами отрывало отъ берега. Много трагическихъ случаевъ сохранилось въ памяти старыхъ охотниковъ; съ одной стороны море и

опасеніе, что льдина, на которой находится партія, разобьется о другія; съ другой—голодь. Въ подобномъ случаѣ, охотники убивали лошадей и, питаясь ихъ сырымъ мясомъ, шкурою обтягивали свои сани, дѣлая изъ нихъ нѣчто въ родѣ лодки, чтобы по крайней мѣрѣ не вдругъ пойти ко дну, если льдина разобьется.

Одинъ изъ старыхъ тюленьщиковъ-охотниковъ рассказывалъ мнѣ, какъ еще въ молодости ему съ товарищами случилось плавать со льдомъ. Вотъ рассказъ его, записанный почти слово въ слово.

«Собрались мы разъ за бѣленькимъ, партія саней семнадцать, — все сами хозяева и народъ молодой. Вотъ помолились Богу, да на канунѣ Крещенья и пустились на промыселъ въ море. Зима въ тѣ поры была холодная, ледъ крѣпкій, и погода стояла хорошая, тихая; атаманъ у насъ былъ старый охотникъ, Кошеваровымъ звали, — можетъ слышали, — зналъ всѣ порядки, что какъ слѣдуетъ; ѣхали мы такъ съ недѣлю; днемъ ѣдемъ да и смотримъ не видать ли гдѣ беркутовъ, на ночь останавливались.

«Вотъ на седьмой день и напали мы на одно мѣсто, гдѣ ледъ былъ неровень, все стоялъ шиханами, а подъ ними то и сидятъ бѣленькіе. Въ первый же день побили мы ихъ съ тысячу, да только и разбились больно далеко одинъ отъ другого; вмѣстѣ насъ остались саней пять. Наступила ночь; мы легли спать; только съ полночи и поднялся вѣтеръ, сильнѣе да сильнѣе—слышимъ ледъ трещить и качается, что тутъ дѣлать?—ворочаться къ берегу далеко, да опять ночью куда пойдешь, какъ разъ въ полиньѣ будешь; запутались въ тулупы, сидимъ да ждемъ что будетъ.

«Вотъ такъ, передъ разсвѣтомъ, недалеко отъ насъ вдругъ ледъ треснулъ, точно будто изъ пушки кто выпалилъ, и мы слышали, что подъ ногами у насъ онъ качается. Ну, братцы, говоримъ, знать насъ отбило, незнай только куда несетъ, — если въ море, такъ пропали наши головы. Правду сказать, сробѣли мы больно, и одежды было много, а дрожь такая пробираетъ, что зубъ на зубъ не попадешь.

«Дождались до разсвѣта, глядимъ несетъ насъ въ море на глубь; льдина наша, стало быть, была верстъ съ пять и на ней окромя насъ никого; куда дѣвались товарищи не знаемъ. Прорубили прорубь и смѣрили глубь, было саженъ десять, — значитъ небольшо далеко унесло.

«Къ вечеру вѣтеръ сталъ перемѣняться, а все дуетъ, и морозъ сталъ сильнѣе. Собрались мы всѣ на одни сани, легли какъ можно плотнѣе другъ къ другу и лошадей тутъ же привязали, все маленько отъ вѣтра то загораживаютъ; спать ужъ не спали, а только

лежимъ да ждемъ,—вотъ льдину разломаетъ; а она такъ и гнется на валахъ да трещить.

«Ночь прошла благополучно и къ утру вѣтеръ сталъ стихать; взопло солнышко и маленько обогрѣло насъ,—попробовали глубь, двѣнадцать сажень; что, братцы, говорю, надо обшивать сани, а то если опять подымется вѣтеръ, наша льдина и безъ того плоха, а тутъ еще солнышкомъ поразогрѣетъ, такъ ужъ она не выдержитъ. Товарищи согласились и мы разомъ принялись за работу.

«Выбрали изъ двухъ саней тюленя, убили нашихъ лошадей, сняли съ нихъ шкуры и давай обшивать сани снаружи. Известно, что шкура сырая, хоть и проведемъ на ней дыру, сейчасъ затянется. Оглобли привязали мы сверху саней концами вмѣстѣ, чтобы сдѣлать носъ. Когда смерть близко, то работа идетъ скоро: къ вечеру наши лодки были готовы совсѣмъ; мы сѣли въ нихъ, взяли провизію и немного конского мяса, на случай, и стали ждать что Богъ дастъ.

«Ночь прошла тихо, только по временамъ мы слышали, какъ наша льдина сталкивалась съ другими; а куда ужъ насъ тащить сами не знаемъ. По утру смотримъ, наша льдина много поубавилась; прежде надо было на сани влѣзть чтобы края увидать, а теперь и такъ стало хорошо видно. Попробовали глубину и намѣрили только 7 сажень; значитъ, теченіемъ несло насъ въ черни.

«Такимъ то манеромъ, сударь, прожили мы пять сутокъ; не приведи Господи никому испытать, чего мы натерпѣлись; ужъ умирать разомъ все не такъ страшно, а тутъ томить тебя, такъ что вся душенька изныла; днемъ еще какъ будто веселѣе, а ужъ ночью,—спаси Господи, ничего бы не взялъ. Какъ сдѣлается волненіе, такъ и пойдетъ перекачиваться чрезъ льдину; только тѣмъ и держались, что много было на льдинѣ бугровъ, такъ было за что ухватиться.

«На шестой день утромъ, погода была ясная, вотъ мы и примѣтили къ восходу что то синѣется,—приглядываемся и приглядываемся..... и доглядѣли, что это горы. Ну молъ, братцы, значитъ насъ несетъ къ Кулаламъ; нѣтъ ли тамъ льду, такъ можетъ мы на него какъ нибудь и выберемся. Такъ всѣ обрадовались, что и сказать нельзя,—цѣлый день глазъ не спускали съ горъ, но онѣ были очень далеко.

«Когда наступила ночь, намъ стало еще горче; кто знаетъ куда опять понесетъ насъ, всю ночь только и продумали про это. На другой день мы опять увидали горы, онѣ были къ намъ поближе, а все еще далеко; а межъ тѣмъ, сталъ подыматься вѣтеръ, хоть и попутный къ горамъ, да мы больно боялись, что нашу льдину разобьетъ волненіемъ.

«Къ полудню поднялись волны, такъ и ходять и кишатъ вокругъ

нашей льдины; только мы стали примѣчать, что дальше къ горамъ волны не видать; вотъ, чтобы лучше разглядѣть, одинъ всталъ на сани, а другой влѣзъ ему на плечи, посмотрѣлъ да какъ закричитъ: братцы, тамъ ледъ! и конца не видать. Вотъ мы погадали, погадали и рѣшили бросить льдину да и пуститься на тотъ ледъ, что увидали; можетъ, онъ сплошной отъ берега, а если и нѣтъ, такъ все больше нашего; благо и вѣтеръ попутный.

«Взяли мы свои лодки и подтащили ихъ поближе къ окраинѣ, поставили на нихъ оглобли вмѣсто мачтъ и распылили свои армяки; сѣли, помолились Богу да и столкнулись въ воду. Лодка наша была очень легка и держалась на волнахъ хорошо; мы пустились по вѣтру и передъ самымъ закатомъ солнца пристали къ окраинѣ льда, вылѣзли на него и пошли; одну лодку бросили, а другую потащили съ собою. До ночи мы далеко ушли отъ края, ледъ былъ крѣпкій не слыхать чтобы шевелился подъ ногами; такъ шли мы всю ночь; одинъ идетъ впередъ да ледъ пробуетъ, а четверо сзади лодку тащатъ. Мы шли по вѣтру и намъ было легко, только боялись, чтобы онъ не перемѣнился и не сбиль насъ съ пути, а звѣздъ не видать по чему бы можно было примѣтить.

«По утру, какъ совсѣмъ разсвѣтало, примѣтили мы далеко въ сторонѣ что то чернѣется, поворотили туда и, немного погодя, признали лошадей; слава тебѣ, Господи, это охотники; мы бросили свою лодку и побѣжали, кто какъ успѣлъ, а сердце такъ вотъ и хочетъ выскочить.

«Это были охотники съ Кулаловъ; они намъ сказали, что островъ небольшо далеко, дали намъ хлѣба; мы отдохнули, да и пошли на Кулалы».

— А что же сдѣлалось съ остальными вашими товарищами, вѣдь васъ было семнадцать человѣкъ,—спросилъ я рассказчика.

— А Богъ знаетъ, знать утонули, про нихъ не было никакого слуху.

— Правду ли говорятъ,—спросилъ я опять охотника,—что тюленьи щенки плачутъ, когда вы ихъ убиваете?

— Да я какъ еще плачутъ, сударь,—отвѣчалъ онъ; какъ только увидить, что къ нему подходитъ, такъ и начнетъ кричать, ну вотъ низачто не узнаешь, точно мѣсячный ребенокъ, а слезы такъ вотъ изъ глазъ и льются; право, иной разъ, хоть звѣрь, а жалость возметъ и ужъ скорѣй торопишься его пришибить.

Всѣ рыбопромышленники, по приходѣ въ Астрахань, тотчасъ продаютъ свою рыбу покупателямъ, занимающимся гуртовою отправкою рыбы въ верховныя губерніи. Такихъ покупателей въ Астрахани не очень много; они устанавливаютъ цѣны на рыбу, икру,

клей и вязигу, соображаясь съ цѣнами на эти продукты въ Саратовѣ. Купленную по частямъ рыбу складываютъ въ особые, находящіеся въ Астрахани, погреба, набитые льдомъ, и отправляютъ уже оптомъ или на судахъ или зимою на санихъ, по разнымъ губерніямъ.

Весенняя рыба и икра, которая солется въ холодное время и потому называются холодными, цѣнятся выше лѣтныхъ, которая приготавливается въ жаркое время, и потому въ нихъ кладутъ много соли.

Осенняго приготовленія рыба и икра цѣнятся еще выше весеннихъ; крупную бѣлугу лѣтомъ рѣжутъ на небольшіе куски поперекъ, потому что она очень мясиста, и соль въ нее худо входитъ. Вообще среднія цѣны, по которымъ ловцы продаютъ рыбу въ Астрахани оптовымъ покупателямъ, слѣдующія: севрюги мѣрной пудъ весною 1 р. 30 коп., лѣтомъ 1 р. 10 коп., осенью до 2-хъ руб. сер. Осетръ продается всегда рублемъ ассигнаціями ниже севрюги, а бѣлуга рублемъ ассигнаціями ниже осетра. Лѣтняя бѣлуга въ кускахъ продается отдѣльно отъ 50 до 60 коп. сер. за пудъ (*).

Мѣрою рыбы принимается длина ея отъ глаза до краснаго пера съ боку хвоста. Длина эта для севрюги не менѣе 14 вершковъ, осетра 20 вершковъ, для бѣлуги 36 вершковъ. Рыба, неимѣющая надлежащаго наружнаго вида, т. е. помятая или покрытая ржавчиною, поступаетъ въ бракъ и продается еще рублемъ ассигнаціями ниже.

Вообще, надобно сказать, что нѣтъ такой степени порчи рыбы, которая не имѣла бы какой нибудь цѣны; на всякую гнилую рыбу найдутся покупатели; въ нашемъ обширномъ отечествѣ есть такіе народы, напримѣръ чуваша, которые рыбу, достигнувшую, отъ времени, состоянія лимбургскаго сыра, предпочитаютъ всякой другой.

Въ эмбенскомъ култукѣ ловля рыбы весною продолжается только до іюня мѣсяца. По окончаніи лова, болѣе счастливые ловцы идутъ въ Астрахань, чтобы снарядиться на осенній промыселъ, который начинается въ первыхъ числахъ сентября; а бѣдняки, потерпѣвшіе неудачу, переходятъ къ острову Чечень, лежащему около кавказскаго берега, гдѣ по ихъ примѣтамъ рыба ловится въ продолженіе лѣтнихъ жаровъ; этотъ ловъ промышленники называютъ «жаркій».

Вольнымъ промысломъ на Каспійскомъ морѣ называется пространство между эмбенскимъ култукомъ и островомъ Чечень; на этомъ пространствѣ ловля рыбы дозволяется круглый годъ, съ платою пошлины по 30 руб. сереб. съ лодки.

(*) Цѣны эти существовали назадъ тому 8 лѣтъ; съ того времени онѣ увеличились почти вдвое, но пропорціональность ихъ осталась та же самая.

Не легко достается рыба бѣдному промышленнику: много трудовъ долженъ онъ положить, чтобы приготовиться ловить ее; много нужды потерпитъ, когда будетъ ее ловить, и много намучится, ожидая, чѣмъ кончится его промыселъ, и вознаградится ли потраченные имъ деньги.

Негасаясь мелкихъ рыбопромышленниковъ, свончей, которые заботятся лишь о насущномъ хлѣбѣ, мы возьмемъ для примѣра чело-вѣка, который, имѣя капиталъ, хочетъ заняться рыбнымъ промысломъ.

Прежде всего онъ долженъ нанять или купить въ Астрахани судно, для перваго раза хотя кусовую лодку, при двухъ малыхъ лодкахъ; такое судно стоитъ 500 руб. сер.; нанять лоцмана, которому надобно заплатить 75 руб., двухъ кормщиковъ на лодки, съ платою каждому по 50 руб., и 7 работниковъ съ платою 25 или 35 руб. На каждую лодку необходимо дать особенныя сѣти и разныя принадлежности, такъ что приготовленіе судна о двухъ лодкахъ къ отправленію въ море будетъ стоить около тысячи рублей серебромъ.

Когда судно совершенно готово, хозяинъ подаетъ прошеніе въ экспедицію рыбныхъ и тюленьихъ промысловъ, объявляя о желаніи своемъ ловить въ какомъ либо уголкѣ моря; ему выдаютъ билетъ, взыскивая за это положенную пошлину, и ловецъ можетъ идти отъ города. Минувавъ благополучно мели въ устьѣ рѣки Волги, гдѣ иногда придется простоять несколько дней, выждать когда подуетъ вѣтеръ съ моря и подниметъ воду; при каковыхъ обстоятельствахъ надобно работать день и ночь, чтобы, не упуская воды, тянуться противу вѣтра завозами, т. е. отвести на лодкѣ впередъ сажень за 150 небольшой якорь и подтягиваться къ нему. Прощеши всѣ мели и выждавъ попутный вѣтеръ, ловецъ подходитъ къ брантвахтѣ рыбной экспедиціи, стоящей на взморьѣ, гдѣ прописываетъ свой билетъ, и потомъ уже идетъ въ открытое море. По приходѣ въ избранный имъ участокъ, ловецъ прежде всего осведомляется у стоящихъ судовъ, гдѣ лучше ловится рыба, и примѣчаетъ тоже, гдѣ лучше встать, т. е. гдѣ рыба больше скачетъ изъ воды.

Выбравши наконецъ себѣ мѣсто, ловецъ становится на якорь и посылаетъ свои лодки ставить порядки, располагая ихъ такимъ образомъ, чтобы судно оставалось въ среднѣхъ своихъ порядковъ. Когда порядки надлежащимъ образомъ установлены, то каждый кормщикъ, на своей лодкѣ, обязанъ каждое утро и вечеръ осматривать ихъ и рыбу привозить на судно, гдѣ лоцманъ принимаетъ ее счетомъ и потомъ раздѣлываетъ, вынимая вазигу, икру, если есть, и елей, а тѣло кладетъ въ рассоль, гдѣ продержавши сутки и болѣе, укладываетъ въ трюмъ, одну рыбу на другую, пересыпая ихъ солью.

Иногда, если рыбы очень мало, ловецъ перемѣняетъ мѣсто, узнавая у кого изъ товарищей его лучше ловится рыба. Хотя при

этомъ часто бываютъ ошибки, потому что на томъ мѣстѣ, гдѣ онъ стоялъ прежде, рыба начинаетъ ловиться, а куда пришелъ, тамъ перестаетъ, а между тѣмъ, время потеряно, ибо чтобъ выпутъ порядки и перенести ихъ на другое мѣсто, надобно не менѣе 4 дней. Много сильныхъ ощущеній испытаетъ бѣдный рыбакъ. Вѣтеръ дуетъ свѣжій, рыба есть, но нельзя выслать лодки осматривать сѣти. Вѣтру нѣтъ, тогда и рыбы мало. Сосѣдъ хорошо ловить, на палубѣ его судна раздаются пѣсни и стукъ отъ толченія соли, а бѣднякъ молчитъ, съ завистью поглядывая на счастливецъ; онъ бы еще рѣшился поближе перейти къ сосѣду, но не имѣетъ возможности, потому что у него нѣтъ чипчиковъ, а прежніе уже не годятся, такъ какъ, при перестановкѣ сѣтей, ихъ обрѣзываютъ около чипчика, по невозможности вытащить его изъ земли. Наконецъ срокъ, до котораго наняты рабочіе, приближается, и ловецъ умоляетъ ихъ помедлить нѣсколько вынимать сѣти; онъ все еще надѣется.

Предположимъ, однакожъ, что нашъ ловецъ не былъ совершенно несчастливъ: онъ поймалъ хотя настолько, что можетъ возратить потраченные деньги, съ небольшими процентами. Если деньги эти были собственныя, то и этого достаточно, по крайней мѣрѣ онъ не совершенно даромъ трудился и къ осени можетъ опять нанять новыхъ рабочихъ, исправить сѣти и идти снова попытать счастья. Но такихъ самостоятельныхъ ловцевъ въ Астрахани немного, а по большей части они снаряжаются на ловъ на деньги занятія, хотя безъ процентовъ, но за то съ такъ называемою складкою, которая въ сущности—самые жидовскіе проценты. Въ Астрахани есть много спекуляторовъ, русскихъ и армянъ, которые, давая ловцу деньги на покупку необходимыхъ принадлежностей для рыболовства, выговариваютъ себѣ не проценты съ той суммы, какая была ими дана въ заемъ, но складку, т. е. извѣстную часть тѣхъ денегъ, какія вручить ловецъ отъ продажи пойманной имъ рыбы, не принимая въ расчетъ расходы. Безъ сомнѣнія, тутъ заимодавецъ рискуетъ тѣмъ, что если ловецъ ничего не поймаетъ, то и онъ не получитъ процентовъ и, какъ кажется, даже справедливо ему получить больше тогда, когда ловецъ поймаетъ больше, и меньше, когда онъ поймаетъ меньше; но это только ловушка, на которую ловятся тѣ, которые ловятъ рыбу, а на практикѣ заимодавецъ никогда не въ убыткѣ. При самомъ большомъ несчастіи, ловецъ поймаетъ рыбы на половину противу истраченной имъ суммы и хотя въ сущности, если исключить изъ нея расходъ, у него не останется ничего, но при складкѣ расходъ въ расчетъ не идетъ; такимъ образомъ заимодавецъ получитъ процентъ съ весенняго лова. На осень ловцу легче снарядиться: всѣ орудія и лодки остаются тѣ же, нужно только купить

хлѣбъ и нанять рабочихъ; заимодавецъ опять ему поможетъ и опять получить процентъ. Такимъ образомъ, два раза въ годъ получая складку, онъ имѣетъ хорошій доходъ съ своихъ денегъ; но это, какъ я уже сказалъ, при самомъ большомъ несчастіи, обыкновенно же плохимъ ловомъ считается такой, если ловецъ везетъ рыбы на столько, сколько онъ потратилъ, и потому всѣ заимодавцы въ два или три года возвращаютъ свой капиталъ на однихъ процентахъ, между тѣмъ, коренной капиталъ или фондъ остается неприкосновеннымъ; заимодавецъ его не требуетъ и держитъ такимъ образомъ ловца въ всегдашней кабалѣ, такъ что бѣдный промышленникъ переноситъ всѣ труды и лишеныя для чужаго кармана. Если даже допустить, что ловецъ необыкновенно счастливъ и судно его каждый разъ возвращается съ полнымъ грузомъ, то и тутъ, заплативши складку, онъ не отдаетъ всего долга, если бы даже и могъ: жадна прибылъ обольщаетъ его, онъ увеличиваетъ свой промыселъ, забывая, что этимъ приприситъ еще больше дохода своему благодѣтелю, а тотъ и радъ.

Самый трудный для ловца способъ ловли, есть ловля живодной снастью. Для этого лова употребляются только однѣ кусовыя лодки и изъ нихъ лучшіе ходоки. Изготовивши такую лодку, хозяинъ нанимаетъ рабочихъ и лоцмана или кормщика. Плата имъ дается болѣе нежели другимъ ловцамъ. Они отправляются изъ Астрахани и въ протокахъ Волги, гдѣ тянуть рыбу неводами, покупаютъ нѣсколько тысячъ воблы, которую сажаютъ въ чанъ, устроенный на лодкѣ, и рабочіе тотчасъ начинаютъ накачивать въ него свѣжую воду, а старая выходитъ въ отверстіе, сдѣланное внизу. Съ этого времени работа эта уже не прекращается до самаго окончанія лова; рабочіе качаютъ попеременно и день и ночь, не останавливаясь ни на минуту, а иначе рыба уснетъ. «Двѣ тысячи поклоновъ сдѣлать, говорятъ они, такъ отдыхай» Къ такимъ усиленнымъ трудамъ живодныхъ ловцевъ надобно прибавить и другія неудобства. На всѣхъ промышленническихъ розшивахъ и кусовыхъ лодкахъ, на палубѣ устрояются очаги и печи, такъ что ловцы всегда имѣютъ свѣжій хлѣбъ и горячую пищу, а на живодныхъ этого нѣтъ: ловцы довольствуются сухарями и хотя въ тихую погоду могутъ разводить огонь, въ котлѣ, набитомъ землею, но это не всегда случается, потому что они часто становятся на якорь на большой глубинѣ, гдѣ весною и осенью погода не бываетъ тиха.

Бѣлугъ, пойманныхъ на живодную снасть, такъ какъ они очень крупны, рѣжутъ поперекъ на куски и такимъ образомъ солятъ.

Хотя ловля рыбы живодною снастью, какъ я уже описалъ, сопряжена съ большими трудностями, но этотъ способъ употребляется многими, потому что всѣ необходимыя для сего орудія стоятъ го-

раздо дешевле, нежели въ другихъ способахъ; плата же рабочимъ хотя и дороже, но такъ какъ расчетъ съ ними бываетъ по окончаніи лова, то промышленникъ всегда надѣется, что будетъ тогда при деньгахъ; при началѣ же ему достаточно 300 рублей серебромъ, чтобы снарядить кусовую лодку съ снастью, купить хлѣба и мелкой рыбы и дать задатки рабочимъ. Для живодного лова избираются преимущественно мѣста глубокия, такъ что, казалось бы, для нихъ самое лучшее брать билеты на вольный промыселъ, но такъ какъ они дороги, то ловцы предпочитаютъ платить акцизъ откупщику водъ Шамхала Тарховскаго, которыя, находясь въ средній части Каспійскаго моря, имѣя значительную глубину, не имѣютъ опредѣленныхъ границъ, и при томъ же, имѣя билетъ въ шамхальскія воды для предъявленія на брантвахтѣ, ловецъ на пути туда попытаетъ еще счастья и въ вольномъ промыслѣ; пространство велико, а смотрителю рыбной экспедиціи никакъ за этимъ не усмотрѣть.

Рыбопромышленники, производящіе ловъ рыбы около острова Чечень, становятся на якорь на глубинѣ отъ 6 до 12 сажень. Мѣсто это имѣетъ ту особенность, что теченіе, очень быстрое, идетъ всегда противу вѣтра и, слѣдовательно, судно становится бокомъ къ волненію; чрезъ что дѣлается жестокая боковая качка, мѣшающая всѣмъ работамъ на суднѣ. Волненіе идетъ съ открытаго моря и бываетъ часто такъ велико, что не даетъ никакой возможности выслать лодки для осмотра снастей; кромѣ того, въ водѣ около острова Чечень, содержится много разрушительнаго вещества, которое ловцы называютъ бѣль или огонь. Вещество это не было еще ни кѣмъ изслѣдовано; оно родъ слезы, раждающейся отъ соединенія морской воды съ прѣсною, и попадая на сѣтки, переѣдаетъ пряжу. Когда сѣтки только что вынуты изъ воды, то сейчасъ видны мѣста, на которыя попала бѣль; они покрыты какъ бы яичнымъ бѣлкомъ. Обыкновенное прополаскиваніе сѣтокъ въ водѣ не смываетъ бѣли и какъ только сѣтка высыхаетъ, то мѣста пораженные дѣлаются темнѣе, и на нихъ сѣтка рвется отъ малѣйшей натуги, а потому и негодится для дальнѣйшаго употребленія. Каждый день, при осмотрѣ сѣтей, оказывается нѣсколько сѣтокъ пораженныхъ бѣлью; ихъ тотчасъ замѣняютъ новыми, и, такимъ образомъ, по окончаніи лова рѣдкій ловецъ сбережетъ хотя нѣсколько десятковъ сѣтей, а еще бывають такіе несчастливцы, что у нихъ въ первую же недѣлю лова всѣ сѣтки бывають поражены бѣлью, и они, не имѣя чѣмъ ихъ замѣнить, должны уходить въ Астрахань.

Кромѣ чеченскихъ водъ, бѣль есть также и во всѣхъ береговыхъ владѣльческихъ участкахъ, гдѣ прѣсныя рѣки впадаютъ въ море;

но такъ какъ тамъ ловятъ только снастью, то вліяніе бѣли незамѣтно, такъ какъ снасть дѣлается изъ толстыхъ веревокъ, и ее бѣли не можетъ скоро уничтожить.

Хотя невѣроятно, чтобы не нашлось средства для предохраненія сѣтей отъ бѣли, но оно еще не найдено, а гг. естествоиспытателямъ стоило бы заняться этимъ и спасти многихъ бѣдяговъ отъ раззоренія.

Въ Астрахани, между людьми, занимающимися рыбнымъ промысломъ, постоянно слышны жалобы на уменьшеніе рыбы въ Каспійскомъ морѣ. Справедливо ли это?

Чтобы судить съ достовѣрностію, надобно знать ежегодный уловъ рыбы въ Каспійскомъ морѣ, хотя лѣтъ за 50; но это совершенно невозможно: такихъ свѣдѣній нигдѣ не отыщешь. Таблицы, находящіяся въ экспедиціи рыбныхъ и тюленыхъ промысловъ, о ежегодномъ уловѣ рыбы, показываютъ только едва $\frac{1}{10}$ части его, потому что главный уловъ въ рукахъ не тѣхъ промышленниковъ, которые берутъ билеты изъ экспедиціи, но у частныхъ владѣльцевъ береговыхъ участковъ и откупщиковъ водъ, и они, хотя обязаны давать свѣдѣнія въ экспедицію о своихъ уловахъ, но доставляютъ ихъ въ уменьшенномъ видѣ; первые потому, чтобы меньше заплатить акцизу, а послѣдніе, чтобы скрыть выгоды, принесенныя откупомъ, и не имѣть соперника при новой отдачѣ. А сколько еще есть промысловъ, на западномъ берегу, принадлежащихъ Кавказскому вѣдомству, и на южномъ—принадлежащихъ Персіи. Тутъ уже правды еще больше не допущается.

Слѣдовательно, опредѣлить съ точностію: больше или меньше стало ловиться рыбы въ Каспійскомъ морѣ—нельзя. По вывозу ее изъ Астрахани также невозможно много узнать, потому что снабженіе Кавказа и Закавказья рыбою, съ промысловъ западнаго берега, идетъ разными путями чрезъ мелкихъ торговцевъ. Линійные казаки, молуканы и армяне ѣздятъ зимою по промысламъ и покупаютъ сѣбѣ и малосолную рыбу, развозя ее по городамъ и мѣстечкамъ. Мнѣніе самихъ промышленниковъ, что рыбъ стало меньше, легко могло составиться изъ того, что дѣйствительно лѣтъ двадцать будетъ, какъ никто изъ нихъ не богатѣетъ отъ рыбной ловли; но это можетъ происходить потому, что прежде (до сороковыхъ годовъ), когда ловцы рыбались пускаться въ море не иначе какъ на рознивахъ или большихъ кусковыхъ лодкахъ, съ нѣсколькими малыми лодками, промыселъ этотъ былъ въ рукахъ однихъ капиталистовъ, а нынѣ, когда чуть ли не на каждой лодкѣ сидитъ самъ хозяинъ, вся прибыль стала дѣлиться на столько кармановъ, что ее не замѣтно.

II.

Торговля.

«Астрахань прежде была золотое дно, торговля наша съ Персією процвѣтала, но теперь упала совершенно; надобно оживить, поднять ее,» говорятъ многіе, и вѣдущіе и невѣдущіе. И вотъ для оживленія торговли созидаются, съ помощію правительства, торговые дома, товарищества; учреждаются пароходныя общества, дабы облегчить и ускорить перевозку товаровъ. Торговля дѣйствительно оживилась, но очень немного,—до процвѣтанія далеко.

Слѣдовательно, или средства не были угаданы, или самая торговля несостоятельна.

Никогда Персія, безъ участія прилежащихъ къ ней странъ, не давала и не даетъ такихъ произведеній, которыя могли бы имѣть особенно большой сбытъ въ Россію. Въ самое лучшее время торговли по Каспійскому морю, она держалась только тѣмъ, что сношенія Европы съ Индією были еще очень затруднительны и потому значительная часть произведеній Индустана направлялась чрезъ Персидскій заливъ въ Бендербуширь, а оттуда караванами къ берегамъ Каспійскаго моря. Воспоминанія объ этой торговлѣ сохранились въ Астрахани въ зданіяхъ, которыя еще недавно называли: индѣйскій дворъ, домъ шотландскаго общества.

Легкость сообщенія Европы чрезъ океанъ, уничтоженіе морскихъ разбоевъ—съ одной стороны, и высокая пошлина, положенная на индѣйскія произведенія, привозимыя чрезъ Персію и Каспійское море, съ другой, прекратили совершенно эту торговлю. Последняя попытка, для оживленія ея, была въ царствованіе Екатерины II-й, снаряженіемъ экспедиціи по Каспійскому морю, подъ начальствомъ Войновича (въ 1781 году), отправленной съ цѣлію: завести торговое поселеніе на каспійскихъ берегахъ Персін, и оттуда завязать торговлю съ Индіей. Война, бывшая въ то время, за независимость Америки, мѣшала морской торговлѣ и дѣлала очень вѣроятною эту попытку; но она, какъ извѣстно, не удалась, и съ тѣхъ поръ до 1857 года ничего предпринимаемо не было.

По прекращеніи торговли съ Индією чрезъ Персію, но до развитія коммерческой дѣятельности англичанъ, торговля наша, собственно съ Персією, хотя была и необширна, но очень выгодна тѣмъ, что страна эта всѣ мануфактурныя произведенія получала отъ насъ; обмѣнъ товаровъ шелъ хорошо. Съ тридцатыхъ годовъ и это прекратилось. Англійскіе коммерсанты проникли въ Персію и наводнили

ее своими товарами, съ которыми наши уже никакъ не могли спорить ни въ прочности, ни въ дешевизнѣ, и слѣдовательно, вмѣсто обмѣна, нашимъ купцамъ пришлось покупать персидскіе товары на золото. Для обмѣна, до сихъ поръ, идетъ только одно желѣзо, мѣдь, сталь.

Главными статьями вывозной торговли изъ Персіи надобно считать только: шелкъ, хлопчатую бумагу, сушеные фрукты и чернильные орѣшки. Марена хотя также вывозится изъ Персіи, но она не высокаго достоинства и не въ большемъ количествѣ. Она больше идетъ изъ нашихъ закавказскихъ провинцій и преимущественно Кубанской.

Персидскій хлопокъ не только не выдерживаетъ соперничества съ амерпканскимъ, но даже съ бухарскимъ; для тонкихъ тканей онъ совершенно негодится по короткости и толстотѣ волоконъ. Хотя знатоки и говорятъ, что въ Мазандеранѣ попадаетъ хлопокъ, ничемъ неуступающій бухарскому, но онъ всегда такъ перемѣшанъ съ другимъ, низшаго качества, что отдѣлить его невозможно. По своей недоброкачественности, плохой очисткѣ отъ зеренъ и слабой набивкѣ въ мѣшки, персидскій хлопокъ не выдерживаетъ пароходнаго фрахта, и потому его преимущественно отправляютъ на парусныхъ плохихъ судахъ, платя за провозъ, напримѣръ, изъ самой дальней точки Каспійскаго моря Мазандерана, до Астрахани, 20—25 коп. сер. съ пуда.

Гиланскій шелкъ хотя и высокаго достоинства, но его собственно въ Россію идетъ едва 3-я часть, а двѣ части идутъ транзитомъ, чрезъ Турцію, въ Европу.

Сушеные фрукты, по достоинству, далеко ниже привозимыхъ Чернымъ моремъ изъ Греціи; по увѣренію купцовъ нашихъ, не всегда и 3% можно заработать на нихъ; иногда же сбываютъ на Нижегородской ярмаркѣ въ убытокъ, надѣясь поправиться на другихъ товарахъ.

Чернильные орѣшки есть одна изъ лучшихъ статей вывоза; требованіе на нихъ всегда велико (исключая случаевъ, подобныхъ настоящему, когда по случаю амерпканской войны и малаго количества привезенной оттуда хлопчатой бумаги, многія бумажныя фабрики закрылись).

Изъ Россіи вывозится въ Персію Каспійскимъ моремъ: желѣзо полосное, сталь, мѣдь въ плиткахъ, низкаго качества фарфоръ (собственно чайники, чашки, блюбочки и тарелки), стеклянные стаканы и графинны для кальяновъ, самовары, подносы, низкихъ сортовъ цвѣтное сукно и писчая бумага.

Для перевозки товаровъ по Каспійскому морю, съ пристаней кав-

кавказскаго берега, закавказскаго и персидскихъ, употребляются разнаго рода парусныя и паровыя суда; именно: шхоуты, шкуны, бакинки, киржмы, колесные пароходы и винтовыя шкуны. Судохозяева и шкипера парусныхъ судовъ—преимущественно персіяне, русскіе подданные; судовъ же, принадлежащихъ собственно персидскимъ подданнымъ, очень мало—не болѣе двадцати; они называются киржмы и отличаются отъ русскихъ судовъ способомъ постройки, конструкціей, вооруженіемъ. Въ своемъ мѣстѣ я скажу о нихъ.

Паровыя суда, кромѣ одного, всѣ принадлежатъ обществу Кавказъ и Меркурій.

Дабы яснѣе очертить всю торговую дѣятельность, не прекращающуюся на Каспійскомъ морѣ ни въ какое время года, я опишу прежде всѣ роды плавающихъ судовъ, а потомъ напisi и персидскіе порты, имѣющіе прямыя торговыя сношенія съ Астраханью.

Шхоуты строятъ въ Астрахани, на частныхъ верфяхъ, по лекаламъ, составленнымъ лѣтъ тридцать назадъ. Корпуса шхоутовъ дѣлаютъ крѣпко, п чтобы лучше уберечь отъ гніенія, въ первый же разъ стараются нагрузить ихъ соленою рыбою, для того, что рыбій жиръ, пропитываясь въ дерево, долго сохраняетъ его отъ порчи. Такіе корпуса служатъ 11—12 лѣтъ безъ тимберовки.

Загругленный фортштевень, подбористая носовая часть, широкая, высоко поднятая корма п ширина, равная $\frac{1}{3}$ длины, вотъ общій видъ всѣхъ каспійскихъ шхоутовъ. Они некрасивы, тяжелы на ходу и не имѣютъ никакихъ особенныхъ достоинствъ, за которыми стоило бы гоняться; но мастера такъ ужъ привыкли строить, а иначе дѣлать не берутся.

Вооруженіе на шхоутахъ двухъ родовъ: марсельное, обыкновенныхъ 2-хъ мачтовыхъ бриговъ, п такъ называемое крйсельное, т. е. съ двумя однодеревными мачтами, изъ коихъ на первой два прямыхъ паруса, на задней бизань п потомъ нѣсколько стакселей.

Шкуны. За образецъ постройки этихъ судовъ приняты шкуны, построенныя для Каспійскаго моря, по заказу правительства, въ Або въ 1843 году, но только въ нѣсколько увеличенныхъ размѣрахъ. Суда эти превосходны п имѣютъ всѣ качества хорошаго паруснаго судна, но къ сожалѣнію, ихъ немного; только всего двѣ на Каспійскомъ морѣ, одна принадлежитъ русскому, другая персіанину.

Бакинками называютъ небольшія (60 фут. длины) уродливыя суденышки, которыя строятъ въ Баку туземные мастера, по большей части изъ старыхъ большихъ шхоутовъ. Отъ шхоутовъ бакинки отличаются только величиною; онѣ имѣютъ одну однодеревную мачту, а иногда маленькую бизань. На бакинкахъ плаваютъ исключительно бакинскіе персіяне; на нихъ они возятъ въ Персію нефть,

а оттуда привозить дрова, а иногда и товары: сарачинское пшено, хлопчатую бумагу, фрукты.

Туземецъ изъ Баку, имѣющій деньги и неимѣющій собственной бакиннѣ, существо неполное, не настоящій купецъ. Имѣть собственную бакинку—это мечта каждаго уроженца Бакинской провинціи.

Розшивы, это совершенно плоскодонныя одномачтовые суда, назначаемые для плаванія около береговъ въ сѣверной части Каспійскаго моря. Строители розшивъ, хозяева и шкипера, преимущественно астраханскіе татары. Они плаваютъ къ приставамъ Шандруковской и Серебряковской, къ Александровскому форту (на восточномъ берегу) и въ Гурьевъ городокъ.

Кусовыя лодки для перевозки товаровъ тѣже самыя, что и для рыболовства.

Въ 1852 году появилась на Каспійскомъ морѣ первая *паровая колесная шкуна*, построенная съ коммерческою цѣлю. Шкуна эта не была безъ дѣла и давала хозяевамъ хорошій дивидендъ. Поднимая грузы, тяжеловѣснаго не болѣе 9/10 пудовъ, а такого, какой идетъ по Каспійскому морю, не болѣе 7/10, шкуна перевозила только одни цѣнные товары: шелкъ, шелковыя и бумажныя издѣлія и чернильные орѣшки въ Астрахань, и ярмочные товары оттуда. Товары эти отправляли хозяева небольшими партіями, именно только тогда, если получали извѣстія, что требованіе на товары есть и цѣна, стоитъ высокая. Это обыкновенно случалось въ концѣ августа, когда по всему Закавказью чувствуется недостатокъ въ мануфактурныхъ издѣліяхъ, и смѣтливые армяне спѣшатъ поскорѣ привезти партіи своихъ товаровъ, чтобы сбыть ихъ прежде всѣхъ. Также въ октябрѣ, если привозъ персидскихъ товаровъ въ Астрахань былъ ранній, такъ что всѣ они успѣли быть отправлены на ярмарку, и на осень и зиму въ городѣ ничего не осталось, а потому цѣна, на нѣкоторые товары сильно поднималась, купцы спѣшили тогда, самой поздней осенью, выслать товары на паровой шкунѣ и платили высокій фрахтъ.

Паровая шкуна служила вѣрнымъ указателемъ малой потребности каспійской торговли въ паровыхъ судахъ; она не находила подражателей въ частныхъ людяхъ, но за то, въ 1858 году, ни съ того ни съ сего, составилось большое акціонерное общество Кавказъ и построило на Каспійскомъ морѣ нѣсколько пароходовъ и паровыхъ шкунъ, для перевозки товаровъ. Совершенное незнаніе, учредителямъ общества, мѣстныхъ обстоятельствъ и ошибочность ихъ кабинетныхъ вычисленій, скоро обнаружилась на дѣлѣ. Грузовые пароходы общества превосходны, переходы дѣлаются быстро; но имъ нечѣмъ наполнить свои трюмы, и потому, чтобы не всегда ходить пустыми,

они должны перевозить малоцѣнные товары за самый низкій фрахтъ (въ 1861 году за пудъ сушеныхъ фруктовъ, отъ Астары до Астрахани, платили на пароходѣ 13 коп. за пудъ, а одна перевозка отъ 4-хъ бугорнаго маяка на баржахъ, буксирруемыхъ пароходами, обходится не менѣе 5—6 коп.).

Главнымъ обезпеченіемъ, принятымъ въ основаніе общества, служить перевозка казеннаго провіанта въ кавказскіе и закавказскіе порты, которую правительство отдало обществу на 7 лѣтъ. Поэтому выѣтигательность грузовыхъ пароходовъ общества разсчитана на количество погружаемыхъ четвертей муки $7\frac{1}{2}$ п. вѣса.

Общество имѣетъ на Каспійскомъ морѣ:

Шесть *винтовыхъ шкуновъ*, по 70—80 силъ каждая; три *колесные* парохода для перевозки почты и пассажировъ, въ 120 и 100 силъ; три *буксирные* парохода, въ 80 силъ, для буксированія баржъ на Серебряковскую и Шандруковскую пристани; всѣ эти суда желѣзные.

Деревянныхъ парусныхъ судовъ, съ шкунскимъ вооруженіемъ, 12; изъ нихъ четыре построены по заказу общества, въ Балахнѣ, а 8 куплены у провіантскаго комитета въ Астрахани.

Парусныя шкуны, построенныя въ Балахнѣ, имѣютъ очень хорошія линіи, ходятъ также хорошо, но до того слабо скрѣплены и имѣютъ такое непрочное вооруженіе, что послѣ каждаго рейса шкуна требуетъ значительнаго исправленія, вреднаго не одною тратою денегъ, но и потерей времени. Въ теченіе трехъ лѣтъ существованія общества парусныя шкуны вмѣсто 4 или 5 рейсовъ едва могли дѣлать по 2 рейса, посвящая большую часть времени разнымъ добавочнымъ крѣпленіямъ, конопаченію и постановкѣ мачтъ, которыя часто ломаются. Смотри на эти шкуны, невольно думаешь: дешево да гнило. Надобно думать, что заказчики виноваты только тѣмъ, что желали построить подешевле.

Шкуны имѣютъ длины 150—180 футовъ, три мачты и, въ первое время, поднимали 2500 четвертей, но послѣ и съ 2000 на нихъ стало плавать опасно.

Шкуны или, какъ ихъ называютъ, морскія *баржи*, купленныя обществомъ у провіантскаго комитета, построены были въ Астрахани на скорую руку. Матеріаловъ заранѣе приготовленныхъ не было, а потому ихъ строили изъ того, что нашлось въ городѣ; лѣсъ покупали какой былъ, безъ браку, а желѣзо для крѣпленія—такой толщины, какая нашлась въ продажѣ. Постройка началась съ осени, когда сообщенія съ городами, снабжающими Астрахань судостроительными матеріалами, уже прекратились, а къ веснѣ надобно было

непрѣмѣнно понятию. Дѣло было не частное, а казенное, рассчитывать нельзя и некогда.

Баржи, однокоже, имѣютъ морскія качества несравненно лучшія, нежели шхоуты; въ грузу они могутъ лавировать, — какъ въ припадѣ за шхоутами уже никогда не бываетъ, — и по своимъ качествамъ были бы очень хорошія для Каспійскаго моря суда, если бы не были, какъ говорятъ шкипера изъ татаръ, завѣдующіе ими; «вода больно идетъ, все качать надо, да парусъ нехороша, совсѣмъ зарвался.»

Впнотовыя шкуны общества очень хороши и совершенно отвѣчаютъ своему коммерческому назначенію; для скорости нагрузки и выгрузки, у нихъ сдѣланы разныя приспособленія, и на случай, если шкуна идетъ безъ груза, устроены ящики для водянаго баласта. Четыре шкуны, въ 70 силъ каждая, по заказу общества сдѣланы въ Швеціи на заводѣ Карлзунда, а двѣ, въ 80 силъ каждая, куплены у Кокорева, который заказалъ было ихъ для закаспійскаго торговаго товарищества, въ Англіи, на заводѣ Митчеля.

Въ заказѣ первыхъ четырехъ шкунъ принимали участіе спеціалисты въ морскомъ дѣлѣ, а для заказа двухъ вторыхъ, Кокоревъ посылалъ одного господина, знающаго морскія суда по наслышкѣ. Что же вышло, — практичность англичанъ выказалась блистательно, ихъ шкуны одинаковы въ морскомъ отношеніи и гораздо выгоднѣе, въ коммерческомъ, противу шведскихъ.

Доказательства ясны.

Англіійскія шкуны строились для перевозки грузовъ, какіе случатся, и перевозятъ каждая 3000 четвертей муки въ разъ, въ самые отдаленные порты, а шведскія, построенныя именно для перевозки провіанта, съ трудомъ перевозятъ его по 2200 четвертей; между тѣмъ шведскія шкуны на 19 футъ длиннѣе англіійскихъ.

Причина такой разности слѣдующая: англіійскія шкуны, при меньшей длинѣ, на 2 фута шире шведскихъ, съ острымъ образованіемъ кормы, такъ что вода, не смотря на довольноую скорость хода, успѣваетъ наполнить пустоту, выдавливаемую корпусомъ, и потому впнѣтъ движется въ плотной массѣ воды. Въ самой узкой части кормы, надъ впнѣтомъ, помѣщены каюты для служащихъ, для чего ютъ нѣсколько возвышеній, и тутъ же рядомъ машинное отдѣленіе, такъ что самая полная часть корпуса остается для груза. Машины и каюты, находясь въ самой кормѣ, даютъ шкунѣ постоянный диферентъ, который, если шкуна безъ груза, 6 футъ, если же въ полномъ грузу, то никогда неменѣе 2 футъ, хотя и передній и задній трюмы (на палубѣ два трюма) наполнены грузомъ до самыхъ люковъ.

На шведскихъ шкунахъ совсѣмъ иначе: если они наполняютъ оба свои трюма одинаковымъ грузомъ, то диферентъ $\frac{1}{2}$ фута на носъ,

и тогда шкуна идетъ очень плохо, а въ противный вѣтеръ совсѣмъ не выгребаетъ. Это происходитъ отъ того, что какоты и машинное отдѣленіе занимаютъ на шкунѣ мѣсто, относительно въ полтора раза болѣе англійской; особенно вредятъ какоты, удаляя тяжесть машины отъ кормы къ срединѣ шкуны. Чрезъ это, чтобы привести шкуну, хотя на ровный киль, ее нагружаютъ, оставляя въ переднемъ трюмѣ пустое мѣсто. Если же нѣкоторые капитаны и желали, при небольшихъ переходахъ, брать полное количество провіанта, т. е. 2400 четвертей, то для этого часть муки клали на палубѣ юта, что конечно нельзя считать удобнымъ.

Для водянаго баласта на англійскихъ шкунахъ поставлены 14 ледяныхъ систернъ, вышиною 2 фута, во всю ширину трюма; каждый ящикъ въ 600 ведеръ. Четыре систерны отдѣлены для прѣсной воды, поднимаемой на палубу форсированною помпою, а остальные соединены между собою и отливаются, по ненадобности, донкой. Систерны всегда можно осмотрѣть и внутри и снаружи, а при исправленіи поврежденій и окраскѣ, легко поднять.

На шведскихъ шкунахъ для водянаго баласта сдѣлано двойное дно, которое осмотрѣть и исправить иначе нельзя, какъ въ докѣ. Для прѣсной воды поставлены особенныя систерны.

Хотя, смотря со стороны, шведскія шкуны несравненно красивѣе и лучше удѣланы, нежели англійскія, но какъ коммерческія суда, далеко уступаютъ имъ въ выгодахъ; при томъ же почти расходъ матеріаловъ, числѣ служащихъ, шведская шкуна, какъ я уже сказалъ, за одинъ разъ поднимаетъ груза около одной трети менѣе, а это составляетъ немалую цѣфру.

Скорость хода и тѣхъ и другихъ шкунъ одинакова, только шведскія терпятъ большую боковую качку, что на открытыхъ каспійскихъ рейдахъ, съ теченіемъ, идущимъ вдоль берега поперегъ зыбн, крайне непріятно.

Два *колесныхъ парохода* общества, назначенные для почтовыхъ сообщеній, построены въ Англіи на заводѣ Самьюда. Они хорошо ходятъ и отдѣланы гораздо роскошнѣе той потребности, какую чувствуютъ каспійскіе пассажиры, преимущественно персіяне и армяне. Трипъ на подушкахъ и тюфякахъ 1-го класса и позолота не соблазняютъ азіатскихъ купцовъ, самые богатые предпочитаютъ брать мѣста 3-го класса, на палубѣ, и только осенній холодъ да ненастье вынуждаютъ ихъ подниматься до 2-го класса. Это незнаніе привычки туземныхъ купцовъ дорого обошлось обществу; пароходы стоятъ ему оба 441 т. руб. и конечно своими рейсами далекое не вознаграждаютъ истраченныхъ денегъ.

Описавши всѣ роды русскихъ судовъ, плавающихъ по Каспій-

скому морю, я перехожу къ персидскимъ киржимамъ, которыхъ хотя и не очень много, но самое существованіе ихъ все таки доказываетъ, какъ мало наши сосѣди подражаютъ намъ, въ теченіи многихъ вѣковъ, а потому о нихъ стоитъ поговорить подробнѣе.

Киржимы (по персидски пальванъ) плаваютъ только, начиная отъ нашей крѣпости Ленкорани, около южнаго берега, до провинціи Астрабадской, а оттуда вдоль восточнаго берега, въ заливъ Красноводскій за солью, которую покупаютъ у тамошнихъ тухменъ. Иногда приходятъ они также и въ Баку за нефтью.

Хотя судостроеніе у персовъ началось гораздо раньше того времени, какъ мы стали плавать по Каспійскому морю, но развитію его всегдашней помѣхою были тухмены. Эти каспійскіе пираты, кочующіе по всему восточному берегу, грабили персидскихъ мореходовъ, пускавшихся далѣе своихъ родныхъ рѣкъ и заливовъ, и отнимали ихъ киржимы. Съ того времени, какъ учреждено постоянное наше крейсерство у береговъ Персіи, тухмены присмирѣли и не могутъ съ прежнею свободою пускаться за персіянами, а потому и мореходство послѣднихъ стало понемногу развиваться. Главнымъ предметомъ его служить соль, которой въ Персіи большой недостатокъ, а у тухменъ продается она очень дешево, и этого достаточно, чтобы заманить персіянъ, рѣшающихся посылать свои киржимы въ даль отъ своей земли.

Несмотря, однакоже, на развивающуюся морскую торговлю, судостроеніе и самое мореходство персіянъ остаются въ томъ самомъ видѣ, въ какомъ они были за нѣсколько вѣковъ, и въ настоящее время, они не могутъ даже сравниться съ первыми мореплавателями, финиціянами.

Построеніе киржимовъ, наружный видъ и оснастка ихъ до такой степени оригинальны, что трудно предположить, какимъ образомъ народъ, живущій по сосѣдству съ другимъ и имѣющій съ нимъ постоянное сношеніе, никакъ не можетъ занять отъ него искусства судостроенія и упорно держится своей старины, хотя недостатокъ ея слишкомъ очевиденъ.

Киржимы строятся въ провинціяхъ Мазандеранской, Гилянской и въ пограничномъ нашемъ городѣ Ленкорани. Вся разница въ постройкѣ киржимовъ, дѣлаемыхъ персіянами и персіянами русскими подданными, заключается лишь въ томъ, что послѣдніе строятъ ихъ изъ сосноваго дерева, привозимаго изъ Астрахани, и навѣшиваютъ руль на желѣзныхъ крючьяхъ, тогда какъ первые дѣлаютъ изъ туземнаго дерева, называемаго кара-агачъ—и руль присоединяютъ къ корпусу веревками.

Для постройки киржимовъ избираютъ низменный берегъ залива

или рѣки, впадающей въ море. Сначала устрояютъ стапель, состоящій изъ брусевъ, толщиною дюймовъ 7 въ діаметрѣ, которые кладутся неподалеку одинъ отъ другаго и выравниваются. На этомъ стапель начинаютъ закладку кирпича, прямо съ дна. Для этого, поперекъ брусевъ кладутъ доски, толщиною въ два съ половиною дюйма, такой длины, какой долженъ быть кирпичъ; края досокъ плотно пригоняютъ одинъ къ другому и связываютъ простыми гвоздями, безъ шляпокъ, въ родѣ нашихъ костыльковъ, вбивая ихъ наискось въ кромку каждой доски. Эта пригонка досокъ дѣлается такъ тщательно, что пазы нѣтъ надобности проконопачивать—въ нихъ никакъ не пройдетъ вода. Когда дно имѣетъ ту самую ширину, которую хотятъ дать кирпичу, то его по краямъ обрѣзываютъ, въ видѣ эллипса, съ острыми вершинами, и кладутъ на него, въ разстояніи одинъ отъ другаго на 10 дюймовъ, шпангоуты (шальбуны), т. е. прямые брускі, толщиною въ $2\frac{1}{2}$, шириною въ 6 дюймовъ, и которые прикрѣпляютъ къ дну гвоздями; концы этихъ брусковъ не доходятъ до окраины дна на толщину доски. Потомъ на концы дна ставятъ штевни (томазы), давая имъ небольшой уклонъ впередъ; штевни скрѣпляются съ дномъ деревянными кнцами, прибитыми гвоздями.

Когда, такимъ образомъ, основа кирпича совершенно готова, къ краямъ дна, между штевнями, прикрѣпляютъ первую доску обшивки. Нижній край доски прибивается гвоздями къ кромкѣ дна, а верхній, чтобы не западалъ внутрь, удерживается распорками, поставленными между правой и лѣвой досками.

Послѣ этого, къ первымъ доскамъ тщательно пригоняютъ вторые, ставя ихъ кромка на кромку, такъ плотно, что нѣтъ ни малѣйшей щели и, также какъ дно, сшиваютъ гвоздями, вбитыми наискось, вставляя распорки. Прикрѣпляя, такимъ образомъ, одну доску къ другой, кирпичъ обшивается до вершины своихъ штевней, и тогда уже, внутри его, къ бокамъ прибиваютъ гвоздями шпангоуты, состоящіе изъ деревянныхъ брусковъ. Нижніе концы ихъ скрѣпляются съ дномъ, независимо отъ первыхъ шпангоутовъ, а между верхними удерживаются бимсы (ноль), и тогда уже вынимаются распорки.

Палубы на кирпичахъ нѣтъ, а просто настилаются доски, ничѣмъ нескрѣпленныя съ бимсами; внутренней обшивки также не дѣлаютъ, но на дно, на шпангоуты, кладутъ, близко одна къ другой, тонкія жерди (алманъ), на которыя уже кладется грузъ.

Киржимъ имѣетъ одну мачту (доръ); она ставится посрединѣ судна и проходитъ въ толстую доску, утвержденную между бимсами, а шпоръ упирается въ небольшой стеньгъ, пришитый къ шпангоутамъ. Чтобы волненіе не попадало въ кирпичъ, къ верхней кромкѣ

его бортовъ, снаружѣ, привязываютъ толстые снопы камыша, которые, выдаваясь за бортъ, не допускаютъ волны переливаться черезъ него.

Руль (сукенъ) на киржимѣ устраивается также своимъ особеннымъ манеромъ. Къ ахтерштевню, вдоль его, съ обѣихъ сторонъ, пришиваются два параллельные бруса, въ которыхъ продавливаются дыры; черезъ нихъ продѣвается веревка, проходящая чрезъ такіе же соответственные дыры, продѣланныя въ рудерѣ руля. Они замѣняютъ рулевые петли.

Когда киржимъ совершенно готовъ на своемъ стапелѣ, его снаружѣ и внутри обмазываютъ черной нефтью, которая лучше смолы впитывается въ дерево и предохраняетъ его отъ гнилости. Копонати въ пазахъ персіане не употребляютъ, потому что, какъ я уже сказалъ, доски такъ плотно придѣланы, что не пропускаютъ ни малѣйшей воды, и въ этомъ персіане превосходятъ нашихъ судостроителей. Достаточно напитавши корпусъ нефтью, его сталкиваютъ, на каткахъ, въ воду, ставятъ мачту и вооружаютъ.

Мачта дѣлается изъ одного дерева и укрѣпляется къ бортамъ двумя парами вантъ (паликъ), которыя натягиваются слѣдующимъ образомъ: у самыхъ бортовъ проверчены дыры, чрезъ которыя проходятъ небольшія стропки. Сквозь стропки продѣваютъ небольшую палку, имѣющую на концѣ сучекъ; этимъ сучкомъ задѣваютъ за петлю, сдѣланную на концѣ ванты, а другой конецъ палки подымаютъ вверхъ до тѣхъ поръ, пока ванта дойдетъ до стропки и палка придетъ въ положеніе, параллельное вантѣ, тогда и связываютъ съ нею. Этотъ механизмъ замѣняетъ у персіанъ наши талрепы.

Спереди мачта удерживается двумя таями, замѣняющими штагъ (сертолози); они идутъ отъ самой вершины мачты къ форштевню. Другая пара такихъ же талей идетъ къ кормѣ и замѣняетъ фордунны (тель).

Парусъ (бодванъ) на киржимѣ одинъ, прямой; онъ шьется изъ бѣлой бумажной матеріи, похожей на холстъ и называемой бязъ. Вышина паруса равна вышины мачты, а ширина на одну треть больше. Рифовъ нѣтъ, а вмѣсто нихъ, для уменьшенія площади паруса, третья часть его, по ширинѣ, пристегнута, какъ у насъ бишеты; она называется кучикъ, а остальная часть паруса — буюкъ. Парусъ привязывается къ рею небольшими веревочками и поднимается на фалѣ, проходящемъ чрезъ топъ мачты. Отъ ноковъ на корму идутъ обыкновенные брасы. На киржимахъ бываетъ по два, четырехъ-рогихъ якоря (лоберъ) и при нихъ два каната (бендомъ).

Киржимы могутъ ходить только въ бакштагъ, хотя парусъ ихъ брасопитъ до пяти румбовъ, но они тогда имѣютъ дрейфа $4\frac{1}{2}$ рум.

Въ полномъ грузу киржимъ довольно остойчивъ, но качку имѣеть всегда боковую, размашистую.

Киржимъ поднимаетъ грузу до 150 хальваровъ нефти (считая тухменскій хальваръ въ 7 пуд.). Экипажъ его состоитъ изъ лоцмана (пишка) и четырехъ человѣкъ матросовъ (мудзуръ или амале).

Самые большіе киржимы не бывають болѣе 60 футъ длины.

Таслажъ и снасти на киржимахъ персіане употребляютъ свои собственные; они дѣлають ихъ изъ конопли, растущей въ Астрабадской провинціи и называемой канавъ. Способъ превращенія конопли въ пряжи тотъ же, что и у насъ, но для скручиванія веревокъ не употребляютъ никакихъ машинъ, а обыкновенно каждый киржимщикъ покупаетъ нѣсколько пудовъ готовыхъ волоконъ конопли и вмѣстѣ съ своими музурами, въ свободное время, сучить изъ нихъ пряжу, потомъ веревки и даже самые канаты. Если въ приморскомъ портовомъ городѣ вы встрѣтите персіанина и у него подъ мышкой торчать кусокъ конопли, изъ которой онъ, даже на ходу, сучить пряжу, посредствомъ маленькаго веретена, то это вѣрный признакъ моряка.

Гребныхъ судовъ при киржимѣ всегда одно: такой же маленькій киржимъ, который вытаскиваютъ на палубу. Весла употребляютъ они короткія, съ круглыми лопастями, гребцы сидятъ на оконечностяхъ, лицомъ другъ къ другу; передній гребетъ однимъ весломъ, а задній помогаетъ ему, съ противоположной стороны, въ то же время управляя киржимомъ.

Оканчивая описаніе судовъ, плавающихъ по Каспійскому морю, считаю необходимымъ разсказать и о тамошнихъ мореплавателяхъ.

Шиппера или, какъ ихъ тамъ называютъ, лоцмана, персіане и русскіе, занимають эти мѣста, приготовляясь къ нимъ только немножко практически. Мало-мальски смѣтливый изъ нихъ, поступивъ музуромъ (матросомъ), старается заучить 16 главныхъ румбовъ компаса (остальныхъ они не употребляютъ) и умѣть управлять рулемъ; потомъ онъ заучиваетъ также названія румбовъ, по которымъ плавають отъ одного порта къ другому, и названія примѣтныхъ мѣстъ на берегу. Конечно, при этомъ научается также ставить паруса, принимать и сдавать грузы. Года три плаванія достаточно, чтобы всему этому научиться, и лоцманъ готовъ. Лучшимъ аттестатомъ служить ему то, что онъ возьметъ сначала подешевле, а хозяину то и на руку. «Вѣдь какъ Богъ дастъ, такъ все благополучно будетъ ходить,» разсуждаетъ онъ, принимая новаго лоцмана. И иногда музуръ, не изучившій еще всей практики, или по неимѣнію вакансій, поступаетъ сначала носовщикомъ (это мѣсто въ родѣ боцмана и содержателя), исправляя, за отсутствіемъ лоцмана, его обязанности.

Матросы на каспійскія суда набираются изъ бакинскихъ персіянъ, астраханскихъ татаръ и русскихъ, разныхъ губерній. Изъ этихъ трехъ національностей, русскіе занимаютъ послѣднее мѣсто. Это происходитъ оттого, что въ матросы идутъ, большею частію, или изъ приволжскихъ губерній, неумѣющие дома найти для себя работы и привлекаемые только хорошею платою на морскихъ судахъ, или астраханцы, по какимъ-либо порокамъ остающіеся на берегу безъ дѣла, и потому они нанимаются въ музуръ (мѣстное названіе вольнаго матроса), каковое званіе въ народѣ вовсе не такъ почетно. Хотя матросы изъ верховыхъ губерній чаще не такъ заражены разными пороками, какъ астраханцы, за то они менѣе способны къ морю, нежели послѣдніе. Собственно приморскіе жители Астраханской губерніи хотя и могли бы быть отличными матросами, но они всѣ рыбаки, со дня рожденія своего, любятъ этотъ промыселъ и не расстаются съ нимъ. Татары славные работники, но для матросскаго дѣла неспособны, они робки, и въ свѣтлѣй вѣтеръ матроса-татарина ничѣмъ не загонишь на марсъ. Одни только бакинскіе персіяне идутъ въ море охотно и съ любовью. У нихъ званіе музуръ вовсе не безчестно, а званіе носовщика очень почетно, о лощманѣ и говорить нечего,—это лицо уважительное.

Плаваніе свое каспійскіе шкипера совершаютъ всегда однимъ и тѣмъ же путемъ; всѣ навигаціонные инструменты ихъ заключаются въ компасѣ, лотѣ и футштокѣ; о картахъ и помину нѣтъ, да что ему и дѣлать съ нею. Самымъ главнымъ, по опасности, считается переходъ отъ 4-хъ-бугорнаго маяка до пролива Апшеронскаго.

Приготовившись къ плаванію и получивъ всѣ бумаги, при попутномъ вѣтрѣ лощманъ снимается съ якоря и идетъ къ Чеченской косѣ, держа на StO. Если вѣтеръ не стихнетъ и не перемѣнится, то онъ доходитъ до нее, узнавая это по глубинѣ и грунту и, перерѣзавъ косу, держитъ на S. Курсъ этотъ приводитъ судно къ гор. Дербенту, который лежитъ на горѣ и потому далеко видѣнъ съ моря. Пронесши параллель Дербентской горы, лощманъ поворачиваетъ на SO и по этому румбу приходитъ въ Апшеронскій проливъ. Отсюда до Баку плаваніе всегда по малой глубинѣ, близко берега.

Все это оканчивается благополучно, если вѣтеръ не перемѣнялся; но худо бываетъ, когда онъ перемѣнится, да не во время. Измѣнить свой курсъ лощманъ не можетъ, иначе онъ собьется, а держаться подъ парусами каспійскія коммерческія суда совершенно неспособны; да и вооруженіе ихъ и паруса такъ слабы, что только и могутъ служить при попутномъ вѣтрѣ. Спасеніе одно: встать на якорь и ждать перемѣны. Каспійскіе шкипера такъ и дѣлаютъ. Хотя по всему протяженію, по которому плыветъ судно, оно не

встрѣтить глубины болѣе 20 саж. и всегда въ виду кавказскаго берега, къ которому можно приблизиться и найти еще меньшую глубину, но на пути есть такія стоянки, хотя и не глубокия, что на нихъ надобно имѣть отличные якоря и канаты, чтобы удержаться.

На Чеченской косѣ, въ томъ мѣстѣ гдѣ ее переплываютъ, и около, глубина невелика, 7—10 саж., грунтъ также хорошъ, но, какъ я уже замѣтилъ въ главѣ о промышленности, тамъ очень сильное теченіе, которое всегда идетъ противу или поперекъ вѣтра. Въ томъ и другомъ случаѣ, судно ставить, болѣе или менѣе, бокомъ къ волненію, и оно претерпѣваетъ удары въ скулу, не отыгрывается отъ нихъ, а потому его жестоко дергаетъ, и тогда, или якорь сдрейфуетъ, или канатъ лопнетъ, а другой (на каспійскихъ судахъ только по два якоря), хотя и есть время отдать, но это уже послѣдняя надежда, и спасенія больше нѣтъ. Судно непременно будетъ на одномъ изъ чеченскихъ откосковъ на мели и разобьется. Экипажъ, впрочемъ, всегда спасается на лодкѣ.

Якорныя стоянки въ средней части моря, у кавказскаго берега, также очень опасны, потому что глубина уменьшается быстро, и если положить якорь на глубинѣ 6—10 саж., то непременно будешь въ бурунѣ, и судну очень тяжело.

На пути отъ Дербента къ Апшерону, встрѣтивъ противный вѣтеръ, суда спускаются въ Вильгинскую бухту и тамъ отстаиваются. Хотя это далеко отводитъ ихъ отъ прямого пути, но за то безопасно; а когда нибудь попутный вѣтеръ выведетъ оттуда. Худо бываетъ мореплавателямъ, если они должны встать на якорь недалеко отъ входа въ Апшеронскій проливъ и вѣтеръ засвѣжѣетъ. Волненіе большое, и у берега спасенія нѣтъ ни судну, ни людямъ; онъ каменистъ, и около него много подводныхъ камней. Оттого то всѣ каспійскіе лодчана, переплывъ среднюю часть моря и вошедши въ Апшеронскій проливъ, непременно становятся на якорь, хотя бы и можно идти далѣе, и празднуютъ этотъ день, съѣдая всѣ остающіеся припасы. И въ Апшеронѣ и далѣе, вездѣ можно дастать новыхъ.

Въ плаваніи отъ Баку до Мешедесери (въ Мазандеранѣ) коммерческія суда также не ходятъ прямо, а описываютъ большую дугу, около берега, удваивая тѣмъ разстояніе. Сначала идутъ, отъ Баку, между острововъ, къ устью рѣки Куры; потомъ вдоль Куринской косы и, обогнувъ ее, держатъ на Талышинскія горы, которыя далеко видны; потомъ все время вдоль южнаго берега до Мешедесери. По всему пути этому, вездѣ можно становится на якорь.

Суда, плывущія отъ Баку въ Астрабадскій заливъ, идутъ тѣмъ же путемъ до Мешедесери и тутъ выжидаютъ свѣжаго NW, чтобы

за одинъ день перейти къ заливу. У нихъ, впрочемъ, для этого есть особый расчетъ. Лопману необходимо появиться въ виду станціи астрабадскихъ крейсеровъ, днемъ, и тогда ему на встрѣчу высылаютъ конвой, который и охраняетъ его отъ нападенія турменъ, во все то время, пока онъ войдетъ въ заливъ, потому что NW вѣтеръ, попутный до залива, становится противнымъ при входѣ въ него, и необходимо встать на якорь, какъ разъ противу турменскихъ судовъ; а это купеческому судну, безъ конвоя, никогда даромъ не проходило: одной ночи не пройдетъ благополучно, судно ограбятъ, а экипажъ уведутъ въ степь въ плѣнъ.

Безъ сомнѣнія, чрезъ этотъ способъ мореплаванія, употребляемый каспійскими лопманами, коммерческія суда плаваютъ очень долго, такъ что отъ Мешедесера до Астрахани, товары идутъ мѣсяца два, а иногда и болѣе; но эта медленность мало вредитъ торговлѣ. Персидскіе товары, прошлаго года, готовятъ къ отправленію въ теченіе послѣднихъ зимнихъ мѣсяцевъ. Въ апрѣлѣ отправляютъ ихъ изъ портовъ, и къ іюлю мѣсяцу, т. е. къ времени отправленія на нижегородскую ярмарку, почти всегда они поспѣваютъ; слѣдовательно, скорость не нужна, и платить на пароходѣ дорогой фрахтъ невыгодно; все равно—товаръ долженъ лежать въ Астрахани, и за складъ его надобно платить. Есть, конечно, исключенія; часть товаровъ, для мѣстнаго потребленія, нужна въ Астрахани ранней весною, но количество такихъ товаровъ можно увезти на одной паровой шкунѣ общества *Кавказъ* и *Меркурій*, и то собирая въ каждомъ портѣ понемногу.

Осеннее отправленіе ярмарочныхъ товаровъ, также далеко не все попадаетъ на пароходы Общества. Парусныя суда идутъ на зимовку къ берегамъ Персіи и потому берутъ очень дешево. Въ Персіи лучшее время для торговли январь и февраль, предъ Наурузомъ (новый годъ 9 марта), а къ этому времени и парусное судно доплыветъ; а что оно можетъ погибнуть, такъ на это: «Аллахъ».

Въ Баку и другихъ закавказскихъ портахъ, ярмарочные товары бывають нужны гораздо скорѣе, въ октябрѣ, ноябрѣ, а потому ихъ отправляютъ малыми партіями на кусовыхъ лодкахъ, которыя довольно скоро ходятъ и могутъ лавировать; на винтовыхъ же шкунахъ, хотя и безопаснѣе, но невыгодно для хозяевъ тѣмъ, что, во первыхъ, фрахтъ вдвое дороже и притомъ же шкуна не пойдетъ съ однимъ его товаромъ, а выжидаетъ полного груза; а во вторыхъ, товары его придутъ не особо, а съ множествомъ другихъ подобныхъ, что всегда имѣетъ вліяніе на цѣну. Въ 1860 году, многіе купцы отдали свои товары на пароходы Общества, рано, но получили ихъ несравненно позже отправленныхъ на кусовыхъ лодкахъ.

Это не случайность; всегда такъ будетъ, и тѣ, которые думаютъ, что пароходы Общества совершенно уничтожатъ парусныя коммерческія суда, очень ошибаются. Они уменьшатся въ числѣ, но никогда не уничтожатся совершенно; для нихъ дѣло еще есть и будетъ всегда.

Особенно соперники пароходовъ Общества, — это кусовыя лодки; на нихъ плаваютъ втроемъ: самъ хозяинъ, сынъ его и, пожалуй, племянникъ. Какой бы фрахтъ ни взять, лишь бы на хлѣбъ выручить, а труды свои ни-во-что. Между прочимъ, кромѣ перевозки, они занимаются еще и торговлею. На каждой кусовой лодкѣ, кромѣ перевозимыхъ товаровъ, у хозяина найдется, смотря по времени года, картофель, коренья, капуста, огурцы, арбузы, мука, — все это очень охотно покупаютъ, по городамъ и крѣпостямъ Закавказья. Маленькій барышъ есть, и довольно; провозъ ни почему. Эта мелочная торговля, доставляющая живущимъ по побережью разныя удобства, заставляетъ, что по моему совершенно справедливо, и жителей и власти покровительствовать кусовымъ лодкамъ, иногда даже въ ущербъ паровыхъ судовъ Общества, на которыхъ никогда ничего не провозятъ, потому что они прямыхъ сношеній съ Астраханью не имѣютъ, далеко останавливаясь на взморьѣ.

Окопчивъ очерки каспійскаго мореплаванія, перейдемъ къ описанію портовъ и начнемъ съ ближайшаго къ устью Волги.

1862 г.

В. Петреченко.

(Окончаніе будетъ.)

МОНРЕАЛЬ.

Отъездъ изъ Ольбани.—Вестъ-Троя.—Водопадъ Cohoes.—Каналы Эри и Шампленъ.—Водопадъ р. Гудзонъ.—Лѣсной оврагъ.—Вайтъ-голь.—Озеро Шампленъ.— Пароходъ *Америка*. — Телеграфы и маяки. — Озеро Джоржъ. — Rouse's Point. — Сарай желѣзной дороги. — Рѣка Рипелъ и каналъ Шамбли. — Монреаль. — St.-Lawrence-Hall. — Американское воскресенье.—Прогулка вокругъ горъ — Мостъ Викторія. — Желѣзная дорога Grand-Trunk. — Порогъ и каналъ Ляиниъ.

Ольбани ровестникъ Нью-Йорку и основанъ вмѣстѣ съ нимъ голландцами въ 1614 году, т. е. чрезъ 7 лѣтъ послѣ перваго плаванія Генриха Гудзона по этой рѣкѣ, сохранившей его имя. Нью-Йоркъ называется тогда *Новый Амстердамъ*, а Ольбани былъ заложенъ сначала на островѣ, противъ нынѣшняго города, но чрезъ 9 лѣтъ на матеромъ берегу былъ основанъ *фортъ Orange*, превратившійся потомъ въ городъ Ольбани.

Пунктъ этотъ есть средоточіе нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ путей. Онъ лежитъ на перекрестіи двухъ важнѣйшихъ дорогъ союза: изъ Нью-Йорка въ Монреаль, и изъ Бостона въ Ниагару, Чикаго и далѣе на западъ. Поэтому, ѣдете-ли вы прямымъ путемъ изъ Нью-Йорка въ Нижнюю Канаду, или на Ниагару, въ Буффало, Детруа, Чикаго, на верхнюю Миссисипи и проч., васъ непремѣнно провезутъ чрезъ Ольбани. Кромѣ желѣзныхъ дорогъ, здѣсь сходятся два канала: одинъ изъ Канады, отъ озера Шампленъ, другой изъ озера Эри, отъ Буффало, и потому, вся торговля большихъ озеръ и вся масса хлѣба съ дальняго запада, направляющіяся къ Нью-Йорку водою, непремѣнно проходятъ чрезъ Ольбани. Этимъ объясняется огромное развитіе этого города, не смотря на близкое сосѣдство всепоглощающаго Нью-Йорка; этимъ также объясняется 60 000-ное населеніе Ольбани.

Здѣсь, въ *Delavan House*, также какъ и въ Нью-Йоркѣ, за 2½ доллара въ день, отвѣдутъ вамъ комнату съ газомъ, водой, бархатными коврами и безукоризненно чистой кроватью. Въ столовой, въ передней, въ парлорахъ (гостинныхъ) вы встрѣтите такую же толпу

леди и джентельменовъ, какъ и въ Нью-Йоркѣ; словомъ, нѣтъ признака провинціи, даже число нумеровъ въ отеляхъ доходить до нѣсколькихъ сотъ.

Отсюда, также какъ и изъ Нью-Йорка, нѣсколько желѣзныхъ дорогъ идутъ по одному и тому же направленію. Такъ и въ Монреаль можно ѣхать, сплошь, по желѣзной дорогѣ, а по другому направленію можно часть пути совершить по озеру Шамплейн, на пароходѣ.

Станція послѣдней дороги помѣщается на улицѣ, напротивъ Delavan-House. Она огорожена деревяннымъ заборомъ, внутри котораго грязь, съ выдающимися на ней рельсами и съ двумя, тремя сараями, что, собственно и составляетъ станцію или, по здѣшнему, *депо* желѣзной дороги. У вагона, стоящаго посреди двора, примутъ, подъ открытымъ небомъ, вашу поклажу, если вы догадаетесь принести ее; въ одномъ изъ сараевъ, изъ одного окна, выдадутъ вамъ билеты, если вы догадаетесь отыскать это окно и подойти къ нему; наконецъ, подойдетъ машина, прицѣпится къ вагонамъ и потащитъ ихъ, а съ ними и васъ, если вы заблаговременно сядете въ эти вагоны, не дожидаясь ни звонковъ, ни криковъ, ни приглашеній. Здѣсь этого ничего нѣтъ, и никого нѣтъ, чтобы спросить о чемъ бы то ни было. Вамъ нужно ѣхать, и потому дѣйствуйте сами: отыскивайте кассу, вагоны, поклажу... а указывать вамъ, нянчиться съ вами, никто не будетъ. Хотѣлось бы спросить обо всемъ кондуктора, да его нельзя отличить отъ обыкновенныхъ смертныхъ; онъ одѣтъ также, какъ и всѣ пассажиры. Спросите въ кассѣ (Tickets office), вамъ не отвѣтятъ—некогда, тамъ выдаютъ билеты; спросите у багажа, тамъ, послѣ трехъ вопросовъ, если и проворчатъ чтонибудь, то такъ грубо, что вамъ сдѣлается непріятно, а иногда и такъ неопредѣленно, что вы все-таки ничего не поймете. Говорятъ, что все это хорошо, что такъ и слѣдуетъ быть на желѣзныхъ дорогахъ, чтобы они могли быть дешевы. О дешевизнѣ не спорю, но для пассажировъ-иностранцевъ, привыкшихъ къ европейскимъ желѣзнымъ дорогамъ, это крайне непріятно.

Паровозъ зазвонилъ и тихо потянулъ поѣздъ по улицамъ Ольбани. Здѣсь нигдѣ не стѣсняются проводить чугунокъ чрезъ города, по улицамъ; ни заставъ, ни часовыхъ нѣтъ, только надписи на столбахъ, предупреждающія остерегаться идущаго поѣзда. Паровозъ по улицамъ идетъ тихо, останавливается, если видитъ препятствіе и звонитъ все время въ большой колоколъ, привѣшенный сверху его. Все это дѣлается, чтобы не стѣснять городского движенія; благовѣстъ этотъ предупреждаетъ всѣхъ объ опасности, а если, затѣмъ,

вамъ угодно быть смятымъ, суньтесь подъ паровозъ и никто вамъ не скажетъ ни слова, потому что вы хозяйнть своей кони. Но здѣшнiе и люди, и лошади, и всякія другія животныя такъ уже привыкли къ паровозу и поѣзду, что въ городахъ несчастія бывають рѣдки.

Желѣзная дорога, по которой мы тронулись, не отличается особою красотою мѣстности. Вправо виднѣется русло Гудзона и каналъ, идущій по берегу его; на противоположномъ берегу показывается Троя, широко раскинувшаяся на береговыхъ скалахъ. Это верхній пунктъ судоходства по рѣкѣ Гудзону, и противъ нея, на нашемъ берегу, раскинулся другой городъ—Западная Троя (West Troy). Поѣздъ остановился на улицѣ, у какой то дачи; изъ багажнаго вагона сбросили почту, въ стоявшую на улицѣ телегу; телега поѣхала въ городъ, а мы далѣе, изъ города,—вотъ и вся операція приѣма и выдачи почты.

По выходѣ изъ Вестъ-Трои, мы скоро очутились на крытомъ мосту чрезъ р. Мохаукъ (Mohawk), впадающую здѣсь въ Гудзонъ. Рядомъ съ нами, по другому мосту, переходилъ чрезъ эту же рѣку каналъ изъ Олбанн. Влѣво видѣнъ водопадъ Cohoes, гдѣ вся вода Mohawk'a падаетъ какъ бы съ плотины, устроенной поперекъ рѣки. Видъ красивъ, но дикъ, точно наша Финляндія. Красные, многоэтажные дома обступили этотъ водопадъ съ обѣихъ сторонъ: это заводы и фабрики, пользующіеся этою даровою силой.

Пройдя мостъ, каналъ раздѣляется: правая вѣтвь продолжаетъ слѣдовать по берегу Гудзона, направляясь къ озеру Шамплень, лѣвая быстро отходитъ въ сторону и начинаетъ подниматься на соcѣднія возвышенія. Желѣзная дорога идетъ между обоими каналами, и вскорѣ на обѣ стороны открываются весьма оригинальные виды: направо, въ глубокой лощинѣ, свѣтлое русло Гудзона и рядомъ съ нимъ каналъ Шамплень; налѣво лѣсистыя возвышенности и наверху ихъ другой каналъ — Эри. Взглянувъ направо, вы видите барки, идущія ниже васъ, подъ горой; налѣво—мачты такихъ же барокъ, идущихъ по каналу надъ вашей головой, на горѣ. Такихъ видовъ много въ Америкѣ!

Вскорѣ дорога покидаетъ берега Гудзона и канала Шамплень и уходитъ въ боковую долину, налѣво. Заселенная и воздѣланная страна разомъ кончилась, пошли болота, густой лѣсъ, точъ-въ-точъ окрестности Петербурга. Но это недолго; поѣздъ вырывается изъ этой глухой лощины снова на мѣстность, болѣе открытую, обработанную и подходитъ къ Саратогѣ. Это знаменитыя минеральныя воды, американскій Ахенъ или Баденъ-Баденъ, куда лѣтомъ стекается множество больного и празднаго народа, едва умѣщающагося въ трехъ или четырехъ громаднхъ отеляхъ и нѣсколькихъ отдѣльных квартирахъ (boarding-houses). Но теперь, въ октябрѣ,

все пусто, все заперто, городъ вымеръ, какъ вымирають на зиму всѣ Карлсбады, Мариенбады, Шлангенбады и проч.

Вблизи Sandy-Hill желѣзная дорога снова подходитъ къ каналу Шамплень и слѣдуетъ вдоль его до самого конца. Здѣсь она переходитъ, вмѣстѣ съ каналомъ, чрезъ два рукава рѣки Гудзонъ, которая здѣсь падаетъ большимъ водопадомъ Glens Falls. Этотъ водопадъ подобенъ видѣнному выше Cohoes, и также какъ и онъ оставленъ много-этажными заводами и фабриками. Особый каналъ, пересекаемый здѣсь желѣзною дорогою, обходитъ этотъ водопадъ и соединяетъ верхнюю часть рѣки Гудзона съ каналомъ Шамплень.

Отсюда дорога уже не разлучается съ каналомъ, который сопровождаетъ ее сначала слѣва, а потомъ справа. Но что это за дикія, за суровыя окрестности. Опять пошли болота, опять лѣсъ, хотя и лиственный, но въ немъ уже показывается много елей; такъ и кажется, что ѣдешь по одной изъ нашихъ сѣверныхъ губерній.

Но дорога, вмѣстѣ съ каналомъ, вступаетъ въ ущелье, спертое сѣрыми скалами, обнажающимися изъ подъ моха; по сторонамъ мрачный лѣсъ, опять дикая финляндская природа. Вотъ и Вайтъ-голь (White-Hall), у начала озера Шамплень заваленный досками, брусьями, тюками, и заставленный барками въ каналъ; но желѣзная дорога идетъ на сваяхъ по болоту еще дальше, до берега, болѣе приглубаго, гдѣ, у пристани, ожидаетъ насъ огромный пароходъ и гдѣ оканчивается каналъ Шамплень.

Каналъ этотъ, соединяющій рѣку Гудзонъ съ озеромъ Шамплень, слѣдовательно Нью-Йоркъ и Олбани съ Квебекомъ и Монреалемъ, имѣетъ 64 мили (96 верстъ) длины, 40 футъ ширины на поверхности воды и 28 футъ на днѣ. Отъ него отдѣляется, у Sandy Hill, судоходная вѣтвь, въ 11 миль длиною. Онъ имѣетъ 21 шлюзъ; подъемъ его отъ р. Гудзона составляетъ 134 ф., а склонъ къ озеру Шамплень 54 фута. Онъ начатъ въ 1816, оконченъ въ 1819 году, и постройка его стоила 1 079 872 доллара (около 1¼ мил. руб., на 112 верстъ длины).

Озеро Шамплень было открыто географомъ Самуиломъ Шамплень, который, основавъ въ 1608 году Квебекъ, въ слѣдующемъ году поднялся по рѣкѣ Св. Лаврентія до устья р. Ирокой, нынѣшней Ришелье, и по ней, съ нѣсколькими индѣйцами, проникъ въ озеро, сохранившее навсегда его имя. Оно имѣетъ продолговатую фигуру, въ родѣ итальянскихъ озеръ Маджоре, или Комо и, подобно послѣднему, на югѣ раздѣляется также на двѣ вѣтви. Юго-западная его вѣтвь называется озеро Джорджъ (lake George), и по красотѣ своихъ береговъ, считается американцами чуть-ли не лучше Швейцаріи и Италіи. Если провести прямую линію по теченію рѣки Гудзона

отъ Ольбани до Нью-Йорка, то озеро Шамплень будетъ находиться прямо на этой линіи, составляя какъ бы сѣверное продолженіе Гудзона. Оно тянется также какъ и Гудзонъ отъ сѣвера на югъ; длина его, въ этомъ направленіи, до 140 миль, тогда какъ ширина измѣняется отъ $\frac{1}{2}$ до 4, и нигдѣ не превосходитъ 12 миль. Южный конецъ его, у Вайтъ-голь, отстоитъ только на 20 миль отъ рѣки Гудзона у Sandy-Hill, и между этими оконечностями двухъ водныхъ путей, природа какъ бы нарочно провела глубокую лошину, называемую Wood Creek — *мѣсной оврагъ*. Теперь по этой лощинѣ проведены каналъ и желѣзная дорога, а прежде она служила главнымъ путемъ военныхъ движеній между бассейнами Св. Лаврентія и Гудзона, во время французской войны 1759 и революціонной 1776 года. Чрезъ эту лошину производились всѣ нападенія и отступленія французскихъ, англійскихъ и американскихъ войскъ, и здѣсь разыгрывались всѣ главныя сцены американскихъ войнъ. Мѣста эти, равно какъ и озеро Шамплень и рѣка Гудзонъ, полны историческихъ воспоминаній, и на нихъ явственно сохранились остатки прежнихъ фортовъ и укрѣпленій. Вайтъ-голь, лежащій у южнаго конца озера и у входа въ долину Wood Creek, всегда былъ важнымъ пунктомъ и станціей для озерной флотиліи, во время войны. Теперь, утративъ свое военное значеніе, онъ приобрѣлъ другую важность, какъ оконечность канала Шамплень и желѣзной дороги. Въ немъ теперь 4000 жителей, 4 церкви, 3 отеля, банкъ, механическое заведеніе, двѣ верфи, два дока для постройки и починки озерныхъ пароходовъ, судовъ и барокъ, и нѣсколько фабричныхъ заведеній и лавокъ.

Существованіе лощины Wood Creek дало поводъ предполагать, что озеро Шамплень и рѣка Гудзонъ когда то соединялись вмѣстѣ и такимъ образомъ составляли второй истокъ большихъ американскихъ озеръ. И не берусь разсуждать и доказывать было-ли это такъ, или иначе, но въ пользу этого предположенія говоритъ многое. Рѣка Гудзонъ отъ моря до Ольбани и Тронъ сохраняетъ одинаковую и весьма большую глубину, съ весьма малымъ паденіемъ, такъ что морскою приливъ доходитъ до Ольбани. Выше Тронъ глубина ея быстро уменьшается и сливающіяся здѣсь рѣки Мохаугъ и Гудзонъ вдругъ дѣлаются несудоходными и прерваны порогами и быстринами. Это измѣненіе характера рѣки такъ рѣзко, что морскія суда могутъ доходить до Тронъ, а выше пароходство вдругъ прерывается и дѣлается затруднительнымъ даже и для обыкновенныхъ рѣчныхъ барокъ. Эта исключительная особенность заставляетъ многихъ считать нижнюю часть Гудзона за заливъ или рукавъ моря, простирающійся до Тронъ, а рѣки Мохаугъ и верхній Гудзонъ притоками, наполняющими его массою своихъ прѣсныхъ водъ. Это заключеніе

было сдѣлано еще первымъ плавателемъ по этой рѣкѣ Генрихомъ Гудзономъ, поднимавшимся до Ольбани.

Пароходъ *Америка*, стоявшій у пристани и готовившійся принять пасъ изъ вагона, уже дымился и былъ совершенно готовъ къ отходу. Въ нѣсколько минутъ все было перегружено; пассажирскій багажъ въ крытыхъ тележкахъ или домикахъ вдвинули на палубу, и мы тронулись. Пароходъ былъ еще болѣе гудзоновскихъ, съ такой же махающей сверхъ крыши машиной, съ такими же двухъ-этажными салонами для пассажировъ и особой столовой внизу подъ палубой. Паровые котлы были помѣщены не подъ палубой, а на кожуховыхъ площадкахъ впереди колесъ, что, не смотря на свою оригинальность, было довольно удобно и прохладно для кочегаровъ. Незнаю только легко ли пароходу и кожуховымъ площадкамъ отъ такого громаднаго груза, висящаго надъ водою. Пароходъ былъ выкрашенъ и внутри и снаружи конечно тою же неизбѣжною бѣлою краскою, которую вы увидите на всѣхъ омнибусахъ Бродвея, на всѣхъ городскихъ вагонахъ, ходящихъ по уличнымъ желѣзнымъ дорогамъ, и на всѣхъ пароходахъ, плавающихъ по водамъ Соединенныхъ штатовъ.

Начало озера весьма узко и весьма похоже на рѣку, извивающуюся между скалистыми высокими берегами. Сѣрые скалы, покрытыя мхомъ и лѣсомъ, придаютъ всему пейзажу суровый, дикій видъ, напоминающій наши сибирскія картины Ангары, Шилки и другихъ горныхъ рѣкъ. Далѣе горы немного разширяются, но полоса воды остается все такая же; остальное дно долины занято болотомъ, едва возвышающимся надъ водою. Въ открывшейся на лѣво боговой лощинѣ виднѣется силуэтъ рѣшетчатаго моста;—на болѣе пологихъ и открытыхъ пригоркахъ попадаются фермы, съ ихъ неувяжкими деревянными домиками, сараями, гумнами. Вотъ все, чѣмъ оживляется эта суровая природа, со включеніемъ телеграфа, идущаго по болоту, безъ всякой дороги, на кривыхъ тоненькихъ столбикахъ, покачивавшихся въ разныя стороны.

Кое-гдѣ у береговъ и на отмеляхъ попадаются сваи, возвышающіяся надъ водою футовъ на 10, и окруженныя 4-мя низкими сваями, соединенными сверху насадками. На среднихъ сваяхъ, болѣе высокихъ, видны фонари, подвѣшенные на тоненькихъ бичевкахъ. Это маяки, освѣщающіе дорогу пароходамъ, которые поэтому ходятъ и ночью. Каждый вечеръ съ сосѣдней фермы къ этимъ сваямъ подъѣзжаетъ лодка, зажигаетъ фонари, а утромъ тушитъ ихъ тѣмъ же порядкомъ. Устройство дешево,—на постройку каменныхъ высокихъ маяковъ не хватило бы денегъ,—содержаніе фонарей и освѣщенія тоже не можетъ быть дорого, потому что не требуетъ ни

особой маячной прислуги, ни домовъ для ея жительства, ни ея прокормленія, ни обмундированія и проч. Если же весною ледъ и повредитъ или сломаетъ эти сваи, то они такъ недороги, что не стоитъ большого труда устроить ихъ вновь.

Въ одномъ мѣстѣ озеро суживается между двумя утесами до того, что ширина его не превосходитъ 100 сажень. Но фарватеръ глубокъ, такъ что пароходъ проходитъ здѣсь безъ всякаго затрудненія. Далѣе озеро начинаетъ понемногу расширяться; на берегахъ начинаютъ чаще показываться обработанныя полосы, фермы и отдѣльно стоящіе домики; но суровый сибирскій отпечатокъ еще преобладаетъ надъ всею окрестностью, и болѣе рѣзкое измѣненіе береговъ начинается только отъ соединенія съ озеромъ Джоржъ (lake George).

Это озеро, составляя западную вѣтвь озера Шамплень, весьма невелико и имѣетъ въ длину не болѣе 30 миль, при ширинѣ отъ 2 до 3 миль. Кальдвелъ (Caldwell), стоящій на южной его оконечности, отстоитъ только на 9 миль отъ Glen's Falls на р. Гудзонѣ, тогда какъ южная оконечность озера Шамплень отстоитъ отъ этого же пункта до 20 миль. Слѣдовательно, было бы правильнѣе считать озеро Джоржъ за южное начало озера Шамплень, но тѣмъ не менѣе оно считается отдѣльнымъ и имѣетъ свое отдѣльное названіе. Озеро наполнено островами и красотою своихъ видовъ привлекаетъ лѣтомъ много путешественниковъ. Американцы сравниваютъ его съ озерами Швейцаріи, - я на немъ не былъ и потому судить объ этомъ не могу, но, думаю, что американцы, по своей всегдашней привычкѣ преувеличивать и хвалить все американское, и здѣсь также прибавляютъ не мало. Къ нему еще нѣтъ желѣзной дороги, но лѣтомъ ходитъ особый пароходъ въ связи съ шампленскимъ пароходствомъ. Кромѣ того, путешественники отъ Glen's Falls выѣзжаютъ къ этому озеру въ Калдвелъ въ дилижансахъ.

На ровномъ, возвышенномъ мысу, при соединеніи узкаго канала, изъ озера Джоржъ съ Шамплень, видны развалины каменныхъ стѣнъ, башенъ, земляныхъ валовъ и проч. Это фортъ Тикондерога (Ticonderoga), построенный французами въ 1756 году подъ именемъ Carrillon. По положенію своему на соединеніи двухъ узкихъ озеръ, фортъ этотъ былъ ключемъ сообщенія по озеру Шамплень, подобно Вестъ-пойнту на р. Гудзонѣ, и поэтому конечно составлялъ предметъ ожесточенной борьбы англичанъ съ американцами. во время революціонной войны. Горы, окружающія его со всѣхъ сторонъ, и которыми онъ командуется, служили опорными и наблюдательными пунктами атакующимъ отрядамъ и до сихъ поръ сохранили свои древнія названія: mont Defiance, mont Independance etc. Впрочемъ,

я уже говорилъ, что озеро Шамплень, служа естественнымъ, удобнымъ путемъ для всѣхъ военныхъ дѣйствій, полно историческихъ воспоминаній. На берегахъ его, также какъ и озера Джоржъ, до сихъ поръ видны остатки старыхъ фортовъ; здѣсь происходили осады и сраженія, и на водахъ ихъ даже случались и морскія битвы между непріятельскими флотиліями.

Отъ форта Тикондерога берега Шамплень замѣтно понижаются и представляютъ обширныя равнины, покрытыя полями, перелѣсками, фермами и деревнями,—словомъ, и направо и налѣво появляются русскіе виды, берега русской большой рѣки. Озеро хотя и становится замѣтно шире, но у Кроунъ-пойнта (Crown Point) эта узкая и извилистая часть его оканчивается, какъ бы впадая въ большой бассейнъ, который уже имѣетъ всѣ свойства и виды настоящаго озера.—Вмѣстѣ съ этимъ впаденіемъ и берега его немного измѣняются и становятся выше. На лѣвомъ берегу мы замѣтили Port Henry, Westport, Essex, построенные у подошвы крутыхъ скатовъ. Кромѣ бѣлыхъ домиковъ, свѣтлыхъ крышъ и стѣнъ изъ новаго теса, мѣстечки эти оживлены высокими паровыми фабриками и лѣсопильнями, прилѣпившимися къ самой водѣ. Этотъ крутой берегъ, эти деревянные строенія, эти копны хлѣба и соломы, такъ цѣликомъ и представляютъ нашу Русь, наши сельскіе виды. Такая же извилистая и коленистая дорога ползетъ по кособогу; такая же пара клячъ тащитъ такую же телегу, по здѣшнему wagon,—и въ телегѣ сидитъ такой же сѣрый человѣкъ, какъ нашъ крестьянинъ. Конечно, вблизи подробности окажутся не схожими, но издали, съ парохода, общій колоритъ картины сильно напомнитъ вамъ что-то знакомое, что-то родное.

Въ сумерки мы подошли къ Берлинтону (Burlington), большому городу, приютившемуся въ заливѣ праваго берега.—Онъ раскинулся на высокомъ берегу, такъ что съ воды видны только передній рядъ его домовъ и нижняя часть города у самой воды, гдѣ между прочимъ бросаются въ глаза ряды вагоновъ и станція желѣзной дороги, расходящейся отсюда и въ Бостонъ, и въ Нью-Йоркъ, въ Олбани и въ Монреаль.—Эта сѣтъ желѣзныхъ дорогъ и центральное положеніе Берлинтона на половинѣ пути по Шамплень, сдѣлали изъ него первостепенный торговый и промышленный пунктъ на берегахъ этого озера. На берегу видно нѣсколько фабрикъ и заводовъ, дѣйствующихъ паромъ, у пристани нѣсколько судовъ и пароходовъ. Кромѣ того, здѣсь университетъ штата Вермонтъ (Vermont), къ которому принадлежитъ и самый городъ.

Далѣе наше плаваніе совершилось ночью, и мы могли только догадываться, что, не смотря на темноту, мы съ пути не собьемся, по-

тому что на берегахъ постоянно мелькали огни маяковъ, которыми освѣщено все озеро. Мы могли также различить нѣсколько острововъ, которыми наполнено это длинное озеро, здѣсь уже значительно разширившееся. Въ 8 часовъ мы вышли на пристань въ **Rouse's Point**,—совершивъ такимъ образомъ все плаваніе на разстояніи 125 миль въ 9 часовъ (т. е. по 21 верстѣ въ часъ). Прежде пароходы ходили еще далѣе до **S. Johns**, но такъ какъ пунктъ этотъ находится уже въ Канадѣ, то съ устройствомъ желѣзной дороги, рейсы американскихъ пароходовъ были ограничены послѣднимъ пограничнымъ пунктомъ **Rouse's Point**, куда выходитъ бостонская дорога чрезъ Берлингтонъ въ Монреаль. Выше этого пункта на полдорогѣ къ Берлингтону, на лѣвомъ берегу озера, лежатъ Платсбургъ (**Plattsburg**), откуда другая желѣзная дорога идетъ къ р. Св. Лаврентія и чрезъ Ляпшнъ приходитъ къ тому же Монреалю. Въ желѣзныхъ дорогахъ, какъ видите, здѣсь недостатка нѣтъ.

Насъ высадили у деревянной пристани, по которой мы вошли въ огромный деревянный сарай, служившій и конторой для таможи (**Custom house**) и станціей желѣзной дороги. На полу этого сарая выставили наши чемоданы; таможенный чиновникъ спросилъ, что въ нихъ есть, и получивъ въ отвѣтъ: бѣлье и платье, помѣтилъ ихъ мѣломъ, не открывая. Таможи и въ Англіи и въ Соединенныхъ штатахъ вообще не притязательны, а самыя милостивыя изъ всевозможныхъ таможенъ, цеговоря уже о нѣтълѣйшей **Deutsch Zollvereins**.

Изъ таможеннаго сарая наши чемоданы повезли въ вагонный сарай, замѣнявшій станцію желѣзной дороги. Сарай былъ раздѣленъ посрединѣ досчатою площадкою на двѣ половины, въ которыхъ виднѣлись ряды рельсовъ, заставленные рядами вагоновъ. При одномъ поѣздѣ смирно стоялъ паровозъ, пыхтѣлъ и дымилъ немилосердно. Думая, что это нашъ поѣздъ, мы совсѣмъ уже было расположились въ вагонахъ, какъ вдругъ оказалось, что они идутъ въ какое то другое мѣсто, и что нашъ поѣздъ придетъ еще черезъ часъ изъ Бостона. Ночь была темна, въ сараѣ становилось холодно, два три огарка тускло освѣщали длинную и закопченную перспективу; дымъ отъ паровоза и отъ вагонныхъ нечей разстилался облакомъ подъ низкимъ потолкомъ сарая и выѣдалъ глаза. Мы спросили, чтобы намъ указали комнату для пассажировъ (**Waiting room**); оказалось, что комнаты нѣтъ, а пассажирамъ предоставляется ждать въ холодномъ, темномъ и дымномъ сараѣ, или отправляться въ отель, гдѣ то по близости сарая. Мы спросили, гдѣ же сидятъ пассажиры; намъ указали между столбами деревянныя скамейки, испачканныя, изрубленные, словомъ изъ породы тѣхъ скамей, ко-

торыя увидите на нашихъ пчельникахъ и пасакахъ у лачуги караульщика. Въ этой то обстановкѣ, такъ мало гармонирующей съ комфортомъ американскихъ отелей и пароходовъ, пассажиры должны были провести длинный часъ среди служителей желѣзной дороги, говорящихъ уже по французски, что давало мнѣ случай громко высказывать свое непріятное положеніе. Одинъ изъ канадцевъ, вступившій со мной въ разговоръ, объяснялъ мнѣ также во всеуслышаніе, что янки вездѣ таковы, что страсть къ деньгамъ у него выше всего, выше чести и добросовѣстности. «Когда еще онъ боится конкуренціи,—продолжалъ французъ,—то лезетъ изъ кожи, чтобы приманить чѣмъ нибудь публику; поэтому онъ и отдѣливаетъ великолѣпно свои магазины, отели, омнибусы, пароходы, зная, что если тамъ будетъ не по вкусу публикѣ, то она найдетъ все это рядомъ у другихъ антрепренеровъ. Но коль скоро васъ ввезли въ сарай желѣзной дороги, янки уже ничего не боятся: онъ знаетъ, что вамъ нужно ѣхать по его дорогѣ, что другой рядомъ нѣтъ, и потому не очень то заботится объ удобствахъ вашей персоны. Вы скажете, что досчатые бараки вмѣсто станціи строятся изъ дешевины; нѣтъ, тутъ просто явная недобросовѣстность, потому что при миллионныхъ издержкахъ, употребляемыхъ на постройку желѣзной дороги, всегда возможно отдѣлить отъ сарая небольшую комнату съ желѣзной печкой. Какъ же согласить послѣ этого постоянное отапливаніе вагоновъ съ тѣмъ, что на станціи нѣтъ теплаго угла, гдѣ бы зимой пассажиръ, незамерзая, могъ ожидать поѣзда, особенно пассажиръ небогатый и плохо одѣтый. Конечно, полезно и выгодно строить дороги дешево, но нельзя же до такой степени пренебрегать удобствами пассажировъ».

Мой словоохотливый собесѣдникъ никогда бы не кончилъ, если бы онъ не былъ прерванъ приходомъ бостонскаго поѣзда, выручившаго насъ изъ холоднаго и дымнаго сарая. Переездъ отсюда въ Монреаль недолго, всего 44 мили и 2 часа времени. Пароходство по озеру не продолжается долѣе Rouse's Point, хотя оно имѣетъ непрерывное водяное сообщеніе съ Квебекомъ и Монреалемъ посредствомъ вытекающей изъ него рѣки Ирокой, или Ришелье, или наконецъ С.-Джонсъ, впадающей въ р. Св. Лаврентія въ 45 миляхъ ниже Монреаля. Среднее теченіе этой рѣки между С.-Джонсъ и стариннымъ французскимъ фортомъ Шамбли (Chambly), прервано порогами, которые въ 1843 году обойдены каналомъ Шамбли, въ 12 миль длиною. Каналъ этотъ имѣетъ 9 каморныхъ шлюзовъ, каждый въ 120 ф. длиною, 24 ф. шириною и 6 ф. глубиною, поддерживающихъ воду до 10 ф. высоты. Паденіе рѣки Ришелье на 12

милахъ этихъ пороговъ составляетъ до 74 фут.; устройство обходнаго канала обошлось до 400 000 долларовъ.

Посредствомъ этихъ двухъ каналовъ, Шамплень и Шамбли, учредилось непрерывное судоходство изъ озера Шамплень въ рѣки Гудзонъ и Св. Лаврентія, и вмѣстѣ съ тѣмъ открылся непрерывный водяной путь изъ Нью-Йорка въ Монреаль и Квебекъ.

Благодаря этимъ каналамъ и нѣсколькимъ желѣзнымъ дорогамъ, подходящимъ къ берегамъ озера Шамплень, судоходство по немъ находится въ весьма оживленномъ состояніи. Первый пароходъ *Vermont* былъ выстроенъ на немъ въ 1809 году; съ того времени по 1857 годъ на немъ было выстроено 23 парохода и, сверхъ того, на озерѣ Джорджъ—5. Въ настоящее время правильное сообщеніе по этому озеру поддерживается днемъ и ночью, семью большими пароходами, и кромѣ того, есть три специально-грузовые. По озеру Джорджъ сообщеніе между Кальдвелъ и Тикондерога производится однимъ пароходомъ *Минне-ха-ха*. Кромѣ того, на озерѣ находится нѣсколько паровыхъ перевозовъ, паровыхъ судовъ съ заднимъ колесомъ (пропеллеръ), и до 300 канавныхъ судовъ, баржъ, лодокъ и проч.

Озеро зимой замерзаетъ, не смотря на то, что лежитъ между 44 и 45 градусами, соответствующими въ Старомъ свѣтѣ широтѣ Генуи, Севастополя, Ставрополя, и проч.

Въ половинѣ 11 часа мы вышли изъ вагоновъ въ Сентъ-Ламбертъ на правомъ берегу р. Св. Лаврентія. При лунномъ свѣтѣ предъ нами разстилалась широкая полоса громадной рѣки; за ней видна была высокая гора, у подношья которой мелькавшіе огоньки обозначали мѣсто Монреаля; влѣво рисовался силуэтъ длиннаго моста Викторіи; общая картина, не смотря на блѣдное лунное освѣщеніе, была великолѣпна. Насъ помѣстили на *ferry boat*, т. е. на паровой паромъ, не смотря на то, что рядомъ стоитъ громадный мостъ, по которому идетъ желѣзная дорога. Но мостъ принадлежитъ другой компаніи, съ которой еще не успѣли согласиться о проѣздѣ поѣздовъ другихъ компаній. Мы, впрочемъ, выигрывали отъ этого, потому что нашъ пароходъ подходилъ прямо къ городу, тогда какъ мостъ находится за милю отъ него. Пароходъ не успѣлъ еще причалить къ берегу, какъ съ него уже слышались крики кондукторовъ и кучеровъ omnibusовъ, предлагающихъ и восхваляющихъ каждый свой отель. На берегу грязь, достойная американскаго или русскаго города, чрезъ которую приходится пробираться пѣшкомъ до omnibуса. Окончивъ наконецъ и это странствованіе, мы были доставлены въ нетопленныя комнаты *St. Lawrence-Hall*, одного изъ лучшихъ отелей Монреаля.

На слѣдующій день было воскресенье, и, конечно, весь Монреаль, не смотря на свой католическо-французскій характеръ и происхождение, вымираетъ на этотъ день совершенно такъ же, какъ вымираетъ всякій американскій городъ. Sunday (воскресенье) великое дѣло въ Америкѣ. Въ этотъ день телеграфы не дѣйствуютъ, поѣзды по желѣзнымъ дорогамъ не ходятъ, пароходы не отправляются, почта останавливается въ томъ мѣстѣ, гдѣ ее застанетъ воскресенье; словомъ, все заперто, ни къ кому ни въ какой домъ нѣтъ доступа; открыты только церкви и кабаки (barroom, lagerbeer). Въ первый собираются молиться три раза въ день, для чего измѣнены даже часы обѣдовъ и завтраковъ въ отеляхъ; вторымъ посѣщаются рабочимъ, солдатами, преимущественно нѣмцами. Такимъ образомъ, цѣлый день проводится въ невыносимой скукѣ, въ совершенную противоположность праздничнаго дня въ европейскихъ городахъ (*). Кажется, какая религіозность, какое христіанское смиреніе у такого торговаго и практическаго народа? А между тѣмъ, оказывается, что нѣтъ народа менѣе религіознаго, какъ американцы, нѣтъ страны, гдѣ бы болѣе существовало и изобрѣталось вновь религій, сектъ и учений, какъ въ Америкѣ. Здѣсь даже и религія входитъ въ область спекуляцій. Нѣсколько антрепренеровъ, замѣтивъ въ молодомъ проповѣдникѣ хороший даръ слова, величавую наружность и другія качества, способныя привлечь слушателей, строятъ для него церковь, вывѣшиваютъ на ней флагъ союза, приклеиваютъ у дверей афишку, что тогда то, въ такомъ то часу, будетъ служба и такой то проповѣдникъ будетъ говорить поученія. Толпа собирается и если проповѣдникъ нравится, онъ входитъ въ славу, а съ нимъ и церковь входитъ въ моду, и по воскресеньямъ въ ней нѣтъ прохода. Публика даетъ деньги какъ на пользу церкви, такъ и на пользу своего новаго духовнаго пастыря. Эти данія и составляютъ дивидендъ предпринимателей.

Здѣшніе нѣмцы не слѣдуютъ этому обычаю и послѣ обѣдни по европейски отправляются за городъ или въ ближайшій Lagerbeer потягивать свое кислое пиво, курить свой северный табакъ, поиграть въ домино и въ карты и посмотрѣть на своихъ веселящихся и танцующихъ Минхенъ, Анхенъ, Амальхенъ, и проч. Коренные янки ворчатъ на это, — болѣе по нелюбви своей къ нѣмцамъ, а не потому, чтобы они видѣли въ этомъ пренебреженіе своихъ обычаевъ. Напротивъ, многіе изъ нихъ вовсе не признаютъ необходимости проводить такимъ печальнымъ образомъ праздничные дни, а смотрятъ на это, какъ на укоренившійся обычай, на моду, фото-

(*) Воскресенье въ Англіи также имѣетъ официально-постную, даже траурную обстановку. Празднуется суббота—а въ воскресенье нѣтъ ни музыки, ни танцевъ. *Ред.*

рую измѣнить они не въ силахъ. Большинство ходитъ въ этотъ день раза по три въ церковь, какъ въ мѣсто общаго randevu, какъ въ клубъ или на биржу, въ надеждѣ встрѣтить всѣхъ своихъ знакомыхъ. Леди по этому поводу переменяютъ раза по три въ день свои туалеты, чтобы при всякомъ разѣ щегольнуть новой шляпкой, мантилей и проч. Въ нѣкоторыхъ сектахъ иногда вмѣсто проповѣди кто нибудь пзъ публики рассказываетъ свое путешествіе по Европѣ, свои впечатлѣнія и т. п. Квакеры, нахлобучивъ шляпы на глаза, сидятъ въ молчаніи, пока кто нибудь изъ нихъ не вскочитъ и не объявитъ, что онъ чувствуетъ себя вдохновеннымъ свыше, влѣзетъ на кафедру и будетъ нести всякую чушь. Въ подобныхъ варіаціяхъ проходитъ весь американскій Sunday, но и здѣсь, какъ и во всемъ, проскакиваютъ сильныя противорѣчія общему принципу. Всѣ проповѣдуютъ, что въ воскресенье не слѣдуетъ ничего дѣлать, а весь день посвящать Богу; поэтому все и заперто, все и прекращается и не движется; всѣ идутъ въ церковь, но при всемъ этомъ требуютъ, чтобы поварь, не смотря на Sunday, изготавилъ имъ обѣдъ не хуже вчерашняго; чтобы кучеръ точно также дожидался ихъ съ каретой у входа въ церковь; чтобы извѣстный омнибусъ или перевозъ (ferry boat) продолжалъ бы ходить весь день и проч. Конечно, если посвящать седьмой день исключительно одному Богу, то надобно дать средства исполнять это и повару, и кучеру, и перевозчику, и для этого приготовить свой обѣдъ наканунѣ, ходить пѣшкомъ и не переѣзжать черезъ рѣку. Если въ этотъ день случится пожаръ, то въ строгомъ смыслѣ не слѣдуетъ тушить и пожара, а предоставить это дѣло волѣ Божіей.

Разумѣется, что въ воскресенье, когда не могло быть и рѣчи о какихъ нибудь дѣлахъ или занятіяхъ, оставалось только одно развлеченіе,—пройтись по улицамъ и глазѣть на разряженныхъ леди и джентельменовъ, направляющихся въ церковь. Но прежде нежели говорить о фizioноміи города, позвольте нѣсколько словъ о его положеніи.

Монреаль лежитъ на гористомъ острову рѣки Св. Лаврентія, въ 570 миляхъ отъ ея устья. Выше и ниже его рѣка эта наполнена порогами или рапидами (rapids), изъ которыхъ низшіе, однако, такъ незначительны, что корабли съ осадкою 15 футовъ свободно подходятъ съ океана къ самой набережной Монреаля. Поэтому, находясь въ верховьи океанскаго судоходства, Монреаль занимаетъ важное мѣсто въ ряду торговыхъ центровъ Сѣверной Америки. Важность эта еще болѣе увеличивается естественной водяной связью этого пункта со всѣми большими озерами, канализаціей съ озеромъ Шамплень и съ рѣкою Гудзонъ, и множествомъ желѣзныхъ дорогъ, ведущихъ къ нему изъ Бостона и Квебека—съ востока, изъ Нью-

Йорка—съ юга, изъ Оттавы и съ береговъ Большихъ озеръ—съ запада. При подобныхъ счастливыхъ условіяхъ, какъ торговля, такъ и народонаселеніе его быстро возрастаютъ, такъ что послѣднее въ настоящее время доходитъ до 75 000, тогда какъ еще въ 1852 году оно не превышало 57 000 человекъ. У набережной его, рядомъ съ рѣчными пароходами и плоскодонными канавными барками, видѣны лѣсъ мачтъ и трубъ озерныхъ шкуновъ и бриговъ, огромныхъ кругосвѣтныхъ кораблей и океанскихъ пароходовъ, изъ которыхъ послѣдніе содержатъ правильное сообщеніе между Монреалемъ и Ливерпульемъ. Это самая сѣверная линія атлантическаго пароходства и единственная, по которой обходятъ Ирландію съ сѣвера. Въ то же время эта линія есть и кратчайшая, сравнительно съ другими линіями изъ Бостона и Нью-Йорка, потому что дуга великаго круга, по которой слѣдуютъ пароходы, заключенная между тѣми же параделями, конечно, чѣмъ ближе къ полюсу тѣмъ короче.

Жакъ-Картъе,—первый изъ европейцевъ, поднимавшійся въ 1535 году по р. Св. Лаврентія, нашелъ на мѣстѣ нынѣшняго Монреала большую индѣйскую деревню, называвшуюся Хочелега. Затѣмъ Де-Мессоневъ (de Maissonneuve) въ 1642 году заложилъ подлѣ этой деревни городъ, названный *Ville Marie*, а послѣ переименованный въ *Virgine Marie*, въ честь своей покровительницы.—Нынѣшній городъ раскинутъ по скату высотъ, вершукки которыхъ въ видѣ пиковъ возвышаются надъ городомъ и защищаютъ его съ сѣвера. Эти то горы и были названы первыми французскими открывателями *Mont Royal*, отъ которыхъ и городъ впоследствии усвоилъ свое настоящее названіе. Англичане, отнявъ Канаду у Франціи, никакъ не могли справиться съ этимъ французскимъ именемъ, и потому перевернули его въ *Монтреоль*, что конечно осталось и у американцевъ, ничего не воспроизводящихъ, а напротивъ коверкающихъ всѣ языки, даже и свой родной, англійскій.

Монреаль лежитъ подъ 45 $\frac{1}{2}$ градусомъ, но такъ какъ вмѣстѣ съ тѣмъ онъ заслоненъ съ сѣвера горами, то климатъ его умѣреннѣе многихъ пунктовъ Америки, лежащихъ подъ тою же широтою. Въ Европѣ на этой же паралели находятся Керчь, Миланъ и Венеція; въ Сибири и амурскомъ краѣ—верхнее теченіе р. Усури, проливъ Лаперуза, островъ Урупъ въ Курильской грядѣ и проч.; но кабая безконечная разница въ климатическихъ подробностяхъ всѣхъ этихъ пунктовъ? Въ Монреалѣ р. Св. Лаврентія не замерзаетъ,—но зимой по ней несетъ ледъ; р. Усури замерзаетъ совершенно; въ проливѣ Лаперуза и у острова Урупа зимой плаваютъ льды, тогда какъ въ Миланѣ и Венеціи ледъ считается рѣдкостью; а морозъ въ 10 градусовъ общественнымъ бѣдствіемъ.

Всѣ, съ которыми мнѣ удавалось говорить о Монреалѣ, обыкновенно восторгались красотою какъ города, такъ и его мѣстоположенія. Не знаю какъ дѣлать, а теперь въ октябрѣ городъ показался мнѣ поразительно грязнымъ. Улицы хотя и прямы, но это уже не тѣ безконечныя и широкія авеню, къ которымъ вы привыкли въ Нью-Йоркѣ. Часто выдавшійся впередъ старинный домъ или уголь цѣлаго квартала, заслонившій продолженіе улицы, показываютъ вамъ, что это не новый, не американскій городъ, что улицы въ немъ расширены, и перестроены послѣ. При этой перестройкѣ, конечно, стерся и старый французскій стиль всѣхъ построекъ, который уцѣлѣлъ только на церквяхъ, да на деревянныхъ домкахъ въ верхнихъ улицахъ. Зайдите напримѣръ въ St. Catherine Street: низкіе одноэтажные домики лѣпятся по бокамъ узкой и непроходимо грязной улицы; вдоль ихъ тянутся деревянные въ три доски тротуары; общій видъ такъ и припомнитъ вамъ родную грязь: какой нибудь Сызрань, Малмыжъ или Рыльскъ, и сравненіе это будетъ еще вѣрнѣе, когда, вступивъ на эти досчатые тротуары, почувствуете, что они также зыбки и также способны проломиться подъ вами, какъ въ какомъ нибудь Хвалынскѣ, Симбирскѣ или Иркутскѣ. Но среди этихъ деревянныхъ домиковъ и заборовъ мѣстами вырастаютъ уже кирпичные и облицованные гранитомъ великаны, отступившіе назадъ, и тѣмъ обозначившіе будущую широкую улицу. Главныя улицы Монреаля, сохранившія еще свои французскія названія—Notre Dame и St. Paul, хотя и вымощены камнемъ, частію даже и тесанымъ, но содержатся въ такой же безобразной чистотѣ и непроходимости, какъ и въ прочихъ американскихъ городахъ. Деревянные же тротуары составляютъ, кажется, необходимую принадлежность Монреаля.

Большинство жителей успѣло какъ то сберечь свой французскій языкъ отъ всепоглощающаго американскаго вліянія. Это вы замѣтите здѣсь и на улицѣ и въ отелѣ. Но между французскими физіономіями какъ то непріятно поражаетъ синій мундиръ и алый шарфъ англійскаго офицера, которые какъ не корчатъ изъ себя повелителей, а все кажутся здѣсь пришельцами. Впрочемъ, если не американское, то англійское вліяніе здѣсь все таки довольно сильно. Сельское населеніе и буржуазія питаютъ къ англичанамъ ненависть; но не смотря на то, англійскій языкъ распространенъ здѣсь сильно: его вы слышите и въ салонѣ отеля, имъ лепечутъ и маленькія дѣти; но говорятъ, что это только въ Квебекѣ и въ Монреалѣ, и что провинціальныя канадцы даже и не учатся по англійски.

Англійскіе нравы замѣтны здѣсь и въ пуританскомъ празднованіи воскресенья, совершенно противоположномъ французскому католичеству, и въ кухнѣ, приправленной неизбежнымъ перцемъ и неоставившей на себѣ и слѣдовъ французской,—и даже въ постройкѣ домовъ. Это большею частію все тѣ же деревянные и каменные сундуки, съ множествомъ дверей на улицу и съ вѣчными зелеными жалюзи въ окнахъ, точно изъ пуританской или татарской боязни, чтобы посторонній взглядъ не оскорбилъ священной внутренности дома. Вся уступка, сдѣланная англичанами французской народности въ Канадѣ, состоитъ въ дощечкахъ на перекресткахъ, на которыхъ названія улицъ написаны съ одной стороны по англійски, съ другой по французски. Но, не смотря на соединенный англо-французскій парламентъ Верхней и Нижней Канады, не смотря на англійскіе нравы, вкравшіеся уже въ жизнь канадцевъ, французскій элементъ здѣсь все таки весьма сплѣтъ, и при недавнемъ проѣздѣ принца Наполеона крики: *Vive la France, vive Napoléon* раздавались такъ громко, что заставили поморщиться многихъ присутствовавшихъ тутъ синихъ и алыхъ, бургузыхъ и короткихъ мундировъ. Не въ силу ли столь громко выражаемаго энтузіазма посылаются теперь сюда 10 000 новаго войска изъ Англіи?

Янки здѣсь нелюбимы почти также какъ и англичане, и въ особенности янки сѣверные, янки сосѣди, дѣйствительно отталкивающіе своимъ исключительнымъ спекулятивнымъ направленіемъ. Поэтому едва ли можно согласиться съ тѣмъ мнѣніемъ, что Канада рано или поздно присоединится къ Соединеннымъ штатамъ. Что она можетъ освободиться изъ подъ англійской зависимости, это несомнѣнно, но во всякомъ случаѣ не для того, чтобы примкнуть къ сосѣдямъ, а скорѣе всего чтобы образовать самостоятельное цѣлое, къ чему щедро надѣлена всевозможными благоприятными условіями. Американская война,—это *быть* или *не быть* американскаго союза и конституціи,—занимаетъ канадцевъ не по сочувствію къ штатамъ, а скорѣе обратно. Если здѣсь и можно предполагать какое нибудь сочувствіе, то это скорѣе къ южнымъ штатамъ,—къ Луизианѣ, Миссиссиппи и др., подобно Канадѣ принадлежавшимъ когда то Франціи и подобно ей сохранившимъ отчасти французскій языкъ и влеченіе къ своей бывшей метрополіи.

И гиды, и извозчики, и клерки въ отелѣ, всѣ рекомендуютъ вамъ осмотрѣть въ Монреалѣ—гору, мостъ Викторіи (*Victoria Bridge*) съ желѣзной дороги *Grand Trunk Railway*, и *La Chine rapid*—первый порогъ на рѣкѣ Св. Лаврентія. Я не говорю о церквахъ, рынкахъ, госпиталяхъ, богадѣльняхъ и пр. которыя вычитываются гидами въ

каждомъ американскомъ городѣ, но на осмотръ которыхъ, послѣ европейскихъ, у меня въ Америкѣ недостаетъ времени.

За три доллара, весьма плохо говорящій по французски кучеръ, на парѣ добрыхъ лошадей, въ коляскѣ взялся сдѣлать съ нами *un tour autour des montagnes* и показать мостъ. Поднявшись по улицамъ въ верхнюю часть города, мы выѣхали на шоссе, огпающее гору кругомъ и снова упирающееся въ городъ на другомъ концѣ его. По обѣимъ сторонамъ дороги разстилаются сады, огороды, всякаго сорта домики и дачи, служащія, какъ видно, лѣтнимъ убѣжищемъ монреальскихъ богачей. Видъ съ горы не то, чтобы очень великолѣпенъ, но хорошъ, особенно съ тѣхъ пунктовъ, гдѣ видна широкая полоса *St-Laurent* (Св. Лаврентія). Видъ на островъ весьма обширенъ, но это море зеленъ, эта масса луговъ, отѣненныхъ пятнами лѣсовъ, съ кое-гдѣ мельбающими деревушками и отдѣльными домиками, кажется чѣмъ то давно знакомымъ, что не успѣлъ еще забыть въ тѣсной и густонаселенной Европѣ. Словомъ, эта безконечная даль зеленъ, съ сплывающимися на горизонтѣ хребтами, сильно напомнила мнѣ наши суровые пеграндіозные виды Сибири, особенно когда я пристальнѣе вглядывался въ свѣтлую полосу громадной рѣки, привольно раскинувшейся въ этомъ морѣ зеленъ,—рѣки, подобной которой не встрѣишь въ Европѣ и которая здѣсь также широка, какъ многія изъ роскошныхъ озеръ Швейцаріи.—Обогнувъ гору и спускаясь къ верхнему концу Монреаля, пейзажъ измѣняется совершенно. Предъ вами уже не Сибирь, предъ вами широкая рѣка, поберегъ которой частоколомъ торчатъ устои гпггнтскаго моста и на берегу которой подъ вашими ногами раскинулся обширный городъ съ множествомъ кораблей и пароходовъ, тѣснящихся у его набережной.

Спустившись въ городъ, мы направились къ мосту Викторіи, которой пересѣкаетъ рѣку выше самаго города. Добраться до него было не легко по ужаснѣйшимъ мостовымъ, покрытымъ какою то болотистой топкою грязью. Къ мосту ведетъ высокая дамба, служащая для желѣзной дороги; экипажнаго проѣзда чрезъ него не существуетъ, и потому мы должны были остановиться довольно далеко, и направиться къ нему пѣшкомъ по дамбѣ.

Мосты на большихъ рѣкахъ обыкновенно чрезвычайно рѣдки въ Америкѣ. Соеобщеніе посредствомъ паровыхъ паромовъ такъ прочно, быстро и удобно, что отстраняетъ вовсе надобность въ мостахъ и тѣмъ берегаетъ громадные капиталы, которые бы потребовались на ихъ сооруженіе. Громадные *ferry boats* (перевозные пароходы) снуютъ непрерывно по всѣмъ направленіямъ около Нью-Йорка и вполне удовлетворяютъ потребности громаднаго сообщенія съ Бру-

клиномъ, Джерзей и др. предмѣстіями. Такіе же ferrу различныхъ размѣровъ вы встрѣтите и на Миссиссиппи, и на Охайо, и на С. Лоранѣ, и другихъ большихъ рѣкахъ Америки; посредствомъ ихъ перевозятъ даже вагоны, локомотивы и цѣлые поѣзды на желѣзныхъ дорогахъ; гдѣ же рѣки замерзаютъ, тамъ зимою сообщеніе желѣзныхъ дорогъ производится по льду. Конечно, на эти переправы теряется болѣе времени, но за то сберегаются капиталы, на которые вмѣсто мостовъ можно провести новыя желѣзныя дороги. Мосты строятъ и черезъ большія рѣки, но строятъ послѣ, когда движеніе по чугункѣ покажетъ необходимость ихъ и докажетъ, что они окупятся. Но сначала, когда нѣтъ достаточныхъ капиталовъ, конечно выгоднѣе имѣть чугунку безъ мостовъ, чѣмъ вовсе ее не имѣть; на томъ-же основаніи американцы полагаютъ, что даже самая плохая желѣзная дорога, безъ насыпнаго полотна, безъ баласта, безъ пологихъ уклоновъ, безъ станцій, даже и безъ телеграфа, принесетъ гораздо больше пользы, чѣмъ самое отличное шоссе съ великолѣпными станціями и отелями, съ раскрашенными верстами и караулками, съ подстриженными бульварами и лужайками и т. п.

Поэтому то и странно встрѣтить постоянный мостъ чрезъ огромную рѣку въ Канадѣ, гдѣ населеніе и развитіе края вовсе не такъ велики, чтобы издержки на подобное сооруженіе могли окупиться. Но здѣсь это было слѣдствіемъ необходимости. Восточная вѣтвь дороги **Grand Trunk Railway**, ведущая изъ Монреаля въ Бостонъ, Портландъ, Квебекъ и современемъ въ Галифаксъ, начинается на противоположномъ правому берегу С.-Лорана; западная вѣтвь, прорѣзывающая обѣ Канады до береговъ озера Гудзона, идетъ по лѣвому берегу. Но такъ какъ зимою рѣка не замерзаетъ, а по ней несетъ громадныя массы льду, то чрезъ это сообщеніе весьма затруднялось, а часто и прекращалось. Такимъ образомъ, на нѣсколько мѣсяцевъ обѣ Канады были отрѣзаны отъ прочихъ англійскихъ владѣній, отъ портовъ Атлантическаго океана и отъ всѣхъ Соединенныхъ штатовъ. Интересы были слишкомъ важны, чтобы можно было остановиться надъ учрежденіемъ постоянного сообщенія, хотя для этого пришлось построить мостъ исполинскихъ, небывалыхъ размѣровъ.

Образцомъ для этого моста послужилъ только что оконченный трубчатый мостъ *Британія* (*The Britannia tubular Suspension Bridge*) чрезъ Менайскій проливъ, и постройка его была поручена тому же Роберту Стефенсону, творцу моста Британія. Но здѣсь этому знаменитому инженеру пришлось примѣнить трубчатую систему при болѣе трудныхъ условіяхъ и на гораздо большей длинѣ, нежели какъ то было при постройкѣ моста Британія. Посреди Менайскаго пролива была скала *Британія*, на которой для подпоры моста по-

строили башню въ 200 ф. ($28\frac{1}{2}$ саж.) вышиною, раздѣлившую мость на двѣ половины. Здѣсь же на 2 миляхъ ширины рѣки, при весьма быстромъ теченіи, глубина была отъ 30 до 35 футъ и только къ берегамъ уменьшалась до 10 и 4 футъ. Поэтому здѣсь пришлось выстроить поперегъ всей рѣки 24 устоя, съ самаго ея дна. Длина Менайскаго моста была съ небольшимъ $\frac{1}{2}$ мили, а моста Викторіи 2 мили, т. е. вчетверо болѣе; высота его позволяетъ судамъ проходить подъ нимъ съ мачтами, такъ что чудо древняго свѣта, колоссъ Родосскій, былъ бы Пигмей въ сравненіи съ этимъ гигантскимъ монументомъ Новаго Свѣта.

Этотъ величайшій въ цѣломъ свѣтѣ мость имѣетъ длины до 3 верстъ (10 284 фута) и состоитъ изъ 25 пролетовъ и изъ 24 рѣчныхъ и 2 береговыхъ устоевъ, построенныхъ изъ громадныхъ кусковъ тесанаго камня. Устои снабжены такими же каменными ледорѣзками, составляющими одно изъ главнѣйшихъ условій устойчивости всего моста, потому что ледъ напираетъ здѣсь цѣлыми горами до 5 и 6 саж. вышиною. Поэтому каждому устою придана такая прочность и устойчивость, что онъ въ состояніи выдержать напоръ 70 000 тоннъ (до $4\frac{1}{2}$ милл. пудовъ) льда. Разстоянія между всѣми устоями одинаковы, въ 242 фута (до 35 саж.), кромѣ средняго пролета, который въ 339 футъ (до 48 саж.) шириною и 60 футъ вышиною надъ горизонтомъ рѣки, такъ что всѣ суда и пароходы, идущіе по рѣкѣ, проходятъ подъ этотъ мость съ мачтами безпрепятственно. По верху этихъ устоевъ изгибается пологою дугою гигантская четвереугольная желѣзная труба, въ 22 фута вышины и 16 футъ ширины, внутри которой идетъ желѣзная дорога *Grand Trunk Railway*. Съ боковъ трубы, по проекту, предполагалось устроить балконы для пѣшеходовъ, но это осталось неисполненнымъ. Архитектурный стиль моста замѣчателенъ своею простотою, вполне соответствующею этому массивному сооруженію: нѣтъ ни изящныхъ карнизовъ, ни вычурныхъ перилъ, ни красивыхъ выгибовъ и округленій, которыми мы такъ привыкли любоваться на европейскихъ мостахъ; здѣсь все поражаетъ васъ только своею массивностью и громадными размѣрами. Чтобы имѣть хотя приблизительное понятіе объ этой громадности, надобно вообразить, что на сооруженіе этого великолѣпнѣйшаго памятника современнаго инженернаго искусства было употреблено до 3 милліоновъ куб. футъ каменной кладки, до $\frac{1}{2}$ мил. пудовъ (8000 тоннъ) желѣза, и что стоимость его обоилась въ 1 250 000 ф. стер., т. е. до 8 750 000 рублей. Дешевыя желѣзные дороги обходятся въ Америкѣ отъ 30 до 40 тысячъ рублей за версту, слѣдовательно на цѣнность этого моста американцы могли бы провести новую чугунову въ 300 верстъ длиною, или

другими словами, что **Victoria Bridge** стоит столько же, сколько бы стоила половина нашей Николаевской желѣзной дороги, если бы была выстроена по американской дешевой системѣ.

Проходящая по этому мосту желѣзная дорога **Grand Trunk Railway** также принадлежит къ громаднѣйшимъ сооруженіямъ не только Америки, но и Европы. Начинаясь двумя вѣтвями—сѣвѣрною у Волчьей рѣки (**Rivière du Loup**) въ низовьяхъ Св. Лаврентія и южною въ Портландѣ на Атлантическомъ океанѣ,—дорога эта сходится въ Ричмондѣ и отсюда уже одною вѣтвью переходитъ у Монреаля по мосту Викторіи на сѣверный берегъ рѣки Св. Лаврентія. Далѣе, слѣдуя вдоль этого берега и по берегу озера Онтарио, она приходитъ въ Торанто, откуда прорѣзываетъ верхнюю Канаду до порта Сарниа на озерѣ Гуронъ и, переходя здѣсь на американскій берегъ, оканчивается у Детруа. Вся непрерывная длина ея съ обѣими восточными вѣтвями простирается въ настоящее время до 1068 миль, но ее предполагено продолжить еще далѣе къ устью Св. Лаврентія до **Trois Pistoles**, и тогда длина ея будетъ до 1100 миль. Отъ этой, сѣверной, ея вѣтви устраивается дорога чрезъ Новую Шотландію (**Nova Scotia**) въ Галифаксъ, и тогда атлантическое пароходство сократится на 1½ сутокъ и европейскіе пассажиры будутъ приѣзжать въ Бостонъ и Нью-Йоркъ чрезъ Нижнюю Канаду.

Дорога эта построена весьма солидно и прочно; на ней два пути, на каждыя 6 миль одинъ локомотивъ. Полоса, въ 15 миль шириною, прорѣзывается этою дорогою, имѣетъ до 1½ милліона жителей, и такъ какъ въ Соединенныхъ штатахъ уже дознано опытомъ, что всякій окрестный житель доставляетъ желѣзной дорогѣ ежегодно до 2½ долларовъ дохода, то слѣдовательно выручка **Grand Trunk Railway** должна быть около 4 милл. долларовъ въ годъ. Но на дѣлѣ это не осуществилось, и дорога эта принадлежитъ къ числу бездоходныхъ сообщеній Америки, не смотря на великолѣпный мостъ Викторіи, и на стараніе усилить сообщеніе по ней побочными развѣтвленіями. Одного взгляда на карту достаточно, чтобы понять причину этой бездоходности, видя въ Соединенныхъ штатахъ нѣсколько паралельныхъ линій дорогъ отъ Бостона, Нью-Йорка, Филадельфіи, Балтимора и проч., идущихъ по одному же направленію съ **Grand Trunk Railway** и подрывающихъ ее своей конкуренціей. Капиталь, употребленный на ея сооруженіе, простирается до 60 милл. долларовъ (до 80 000 000 руб.), что на всю длину ея, 1068 миль, или до 1600 верстъ, составитъ до 50 000 руб. на версту. Этотъ примѣръ, полагаю, былъ бы не безъ интереса и для нашего Главнаго Общества желѣзныхъ дорогъ, изобрѣтающаго бас-

нословныя цѣнности для уступленныхъ ему линій дорогъ. У насъ заработная плата вдвое дешевле; населеніе, напримѣръ по южной линіи, гуще чѣмъ въ Канадѣ, линія отъ Москвы до Феодосіи будетъ верстъ на 200 короче канадской *Grand Trunk Railway*,—какимъ же образомъ она можетъ обойтись дороже 80 или даже 70 милліоновъ рублей? Опять приходится повторять, что многому намъ слѣдуетъ учиться у американцевъ, даже и разсчетахъ, и при этомъ не худо бы выписать ихъ строителей въ учителя просвѣтителемъ русской земли—французскимъ инженерамъ.

Рядомъ съ этой важной линіей желѣзной дороги, правильное пароходство съ Ливерпулемъ и удачная сѣть телеграфовъ весьма способствуютъ быстрому возрастанію торговаго развитія Канады. Сѣть канадскихъ телеграфовъ протягивается вдоль желѣзныхъ и проѣзжихъ дорогъ слишкомъ на 3000 миль (4500 верстъ) и сѣдется непрерывно отъ Атлантическаго океана до береговъ озера Гурона, соединяясь въ нѣсколькихъ пунктахъ съ телеграфами Соединенныхъ штатовъ. Вскорѣ надѣются протянуть ее на западъ до озера Верхняго (*Lake Superior*), гдѣ богатые мѣдные и желѣзные рудники давно уже нуждаются въ быстромъ сообщеніи; впрочемъ, канадскія предположенія идутъ гораздо далѣе этого. Видя успія, съ которыми въ Соединенныхъ штатахъ преслѣдуется идея о чугункѣ къ Тихому океану (*Pacific Railroad*), въ Канадѣ тоже посылаются экспедиціи для изслѣдованія этой западной линіи чрезъ владѣнія Гудзонбайской компаніи до Тихаго океана. Последняя экспедиція нашла, что путь этотъ прорѣзанъ многими рѣками, которыя съ небольшими издержками могутъ быть сдѣланы судоходными, и что затѣмъ между этими судоходными вѣтвями придется провести нѣсколько проѣзжихъ дорогъ. Мѣстность, по описанію экспедиціи, весьма плодородна, состоитъ изъ лѣсовъ и степныхъ равнинъ. Песчаныхъ степей, залегающихъ въ Соединенныхъ штатахъ вдоль скалистыхъ горъ, здѣсь вовсе нѣтъ. На этомъ основаніи, въ Канадѣ полагаютъ, что эта линія будетъ самая удобная для желѣзной дороги между двумя океанами чрезъ весь континентъ Америки, и разсчитываютъ, что года чрезъ 4 по этой линіи протянется телеграфъ, какъ предвѣстникъ будущей чугунки къ Тихому океану. Увѣряютъ что этотъ телеграфъ будетъ прочнѣе и надежнѣе строющагося каліфорнійскаго телеграфа чрезъ пустыни и пески Скалистыхъ горъ.

Чтобы спуститься чрезъ пороги Ляпинъ, надобно было выйти на берегъ С.-Лоранъ выше порога и здѣсь сѣсть на пороходъ. Сюда идетъ изъ Монреаля желѣзная дорога длиною 9 миль, кончающаяся здѣсь у деревушки Ляпинъ паровымъ перевозомъ, на противоположный берегъ, къ деревнѣ *Saughnawaga*, отъ которой эта дорога про-

должается, какъ я замѣтилъ выше, до Платсбурга на озерѣ Шампленѣ. Двѣсти лѣтъ тому назадъ спутники Картье, достигнувъ этого пункта, вообразили, что они открыли путь въ Китай, и потому выражали свою радость криками: *La Chine*, что позже и обратилось въ названіе здѣшней деревушки. Теперь здѣсь находится резиденція губернатора Гудзонбайской компаніи, которой владѣнія простираются до Тихаго океана. Сюда приходятъ всѣ распоряженія изъ Лондона, и отсюда они разсылаются по всѣмъ пунктамъ этой громадной территоріи; кромѣ того, ежегодно въ концѣ апрѣля путешественники, разные припасы и товары отправляются отсюда же въ лодкахъ по разнымъ пунктамъ компанейскихъ владѣній.

Прибывъ сюда въ 7 часовъ утра по желѣзной дорогѣ, мы не успѣли еще достаточно налюбоваться огромнымъ расширеніемъ здѣсь С.-Лорана, какъ подошедшій сверху пароходъ *Ринелле* подхватилъ насъ и полетѣлъ чрезъ Рапидъ къ Монреалю. Плаваніе это здѣсь называется скакать или прыгать чрезъ порогъ, и на пристани старикъ французъ, узнавъ, что мы ждемъ парохода, спросилъ насъ: *ah, vous voulez sauter par le rapid!* Порогъ обойденъ каналомъ, устье котораго находится отсюда весьма близко. Пройдя это устье впереди замѣчается нѣсколько острововъ, вода начинаетъ рябить, далѣе замѣтно сильное волненіе большими кругами, наконецъ вдали между островами чернѣются камни, которые ближе смыкаются поперегъ рѣки какъ бы непрерывной плотной съ остроконечными, зубчатыми верхушками. Проходъ чрезъ порогъ лежитъ между средними островами; фарватеръ здѣсь глубоокъ, но извилистъ, и теченіе весьма быстрое и неправильное. Но вотъ зубчатая плотина какъ бы раздвинулась предъ пароходомъ; онъ вошелъ въ лабиринтъ камней и помчался внизъ какъ бы съ горы, гдѣ вода летитъ съ камня на камень съ страшной быстротою, и съ сильнымъ волненіемъ. Пароходъ убавилъ ходъ, чтобы ослабить удары волнъ на колеса, и управляемый 4-мя бойкими рулевыми французами извивается вправо и лѣво; то валится съ боку на бокъ, то погружается носомъ въ воду. Брызги обдають палубу, всѣ пассажиры столпились на верхней площадкѣ, многія лица поблѣднѣли, но ни говора, ни криковъ неслышно при страшномъ шумѣ воды. Эта грозная картина, это всеобщее оцѣпенѣніе продолжается минутъ 5; пароходъ встрѣчаетъ громадную скалистую ступень, проскакиваетъ чрезъ нее по узкой и извилистой лазей и входитъ въ спокойную воду. Волненіе мало по малу утихаетъ, впереди видѣнъ мостъ Викторія, сзади остаются всѣ рукава рѣки, которая отсюда представляется какъ бы скатывающеюся съ горы, усѣянной громадными сѣрыми камнями, о которые вода разбивается съ страшнымъ шумомъ и волненіемъ. Паденіе этого по-

рога составляет до 45 футъ ($6\frac{1}{2}$ саж.) на 3 мили ($4\frac{1}{2}$ верст) протяженія.

Проходя подъ средней аркой моста Викторін, только тутъ можно было составить понятіе какъ о его громадности, такъ и о вышиинѣ. За мостомъ открылась вся панорама Монреаля съ афритеатромъ своихъ домовъ, церквей, и съ каменной набережной, уставленной судами и пароходами. Это едва ли не единственная набережная въ Америкѣ, обдѣланная тесанимъ камнемъ. Подойдя къ ней, мы вошли въ нижнее устье канала Ляшинъ, протягивающагося вдоль набережной Монреаля и служащаго такимъ образомъ его гаванью. Пароходъ пошелъ въ шлюзы, чтобы вытянуться по каналу на верховье порога, а мы отправились въ городъ.—*Ab! Vous connaissez bien votre chemin, monsieur*, сказалъ я старшему рулевому, сходя съ парохода.

—*Un peu monsieur; voila déjà 30 ans que je saute chaque matin par ce rapid*, отвѣчалъ старикъ канадецъ.

Д. Романовъ.



СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ ЭЛИНГЪ.

Въ началѣ учрежденія Русскаго Общества пороходства и торговли, распорядителямъ его предстояло, въ числѣ прочихъ надобностей, озаботиться устройствомъ у себя въ отечествѣ ремонтнаго учрежденія, для исправленія, очистки и окраски пороходовъ. Къ этому вынуждала отдаленность иностранныхъ портовъ, въ которыхъ имѣются доки и мастерскія.

Такъ какъ въ Одессѣ трудно было это устроить, то послѣ многихъ и долгихъ соображеній, отнявшихъ довольно времени, директоры Общества весьма удачно избрали Севастополь, для сооруженія мортонова элинга и постройки мастерскихъ на мѣстѣ, уступленномъ Обществу правительствомъ, съ приготовленными фундаментами, на которыхъ прежде предназначалось построение новаго казеннаго адмиралтейства.

На этой, можно сказать, счастливой мѣстности, весьма хорошо обусловленной по ея топографическому положенію, окруженной съ трехъ сторонъ моремъ, при достаточной глубинѣ,—мѣстности, которой позавидовали бы многіе первоклассные заводчики,—построенъ мортоновъ элингъ, оконченный 25 февраля 1861 года, а на выведенныхъ фундаментахъ сооружаются мастерскія.

Для построенія двойнаго элинга, въ октябрѣ 1858 года приступлено къ спланированію, а затѣмъ къ открытію земли по смѣтному изчисленію до 6772 кубическихъ футовъ, къ устройству перемычки изъ шпунтовыхъ свай въ два ряда, на глубинѣ до 22 футовъ, и къ погруженію въ эту перемычку первоначально до 150 кубическихъ сажень земли.

По доставкѣ изъ Англіи 2-хъ водокачательныхъ машинъ, каждой въ 10 силъ, началась выкачка воды; но отъ разновременнаго поврежденія машинъ, недовольно твердой ихъ установки и пзмѣнявшейся фильтраціи, по временамъ выкачка замедлялась и даже вовсе прекращалась, что однако не мѣшало работать вверхъ.

Въ декабрѣ 1859 года, когда уже фундаменты элинга были сло-

жены, длиною до 720 футъ каждый, и укрѣплены дубовые лежни для рельсовъ, произведена бутовая и плитная кладка до 843 кубич. сажень. Когда же были выведены стѣны элинга и набережныхъ съ бонтрафорсами до 1076 кубическихъ сажень, то, по случаю увеличившейся фильтраціи и поломокъ въ машинахъ, выкачка приостановилась, и элингъ наполнился водою наравнѣ съ вышнимъ горизонтомъ моря.

Произшествіе это указало на необходимость поставить третью вспомогательную машину въ 5 силъ. Такъ прошло два мѣсяца, а элингъ оставался наполненъ водою, ходя въ надводной части производилась кладка стѣнъ машиннаго зданія, настилка дубовыхъ брусьевъ и проч. Когда же обѣ водокачательныя машины были исправлены и поставлена третья, снова начали выкачивать воду и приступили къ продолженію работъ въ подводной части элинга; но по мѣрѣ того, какъ работы эти подвигались ввысь, борьба съ фильтраціей все болѣе увеличивалась: при малѣйшей остановкѣ въ одной изъ машинъ, вслѣдствіе незначительныхъ поврежденій, по большей части клапановъ помпъ, засоренія трубъ послѣднихъ и проч., вода въ элингѣ начинала вдругъ прибывать, что останавливало работы.

18 мая 1860 года, противъ самой середины элинга, надъ которой находилась одна изъ машинъ, неожиданно прорвало перемычку на 30 футъ шириною, свесло сваи и упоры, и элингъ быстро наполнился водою. Произшествіе это, послѣ того, что перемычка держалась такое продолжительное время, имѣя сваи глубоко врытыми въ грунтъ, приписываютъ образованію новыхъ родниковъ. Машина, находившаяся надъ этой частью перемычки, хотя и провалилась, но такъ удачно, что не получила никакого поврежденія, кромѣ излома и согнутія одной помпы.

Поврежденіе перемычки было исправлено набивкою новыхъ шпунтовыхъ свай въ два ряда, выдающимся треугольникомъ, насыпкою земли, укрѣпленіемъ изъ-внутри многими упорами и проч., на что было употреблено два мѣсяца, а за тѣмъ приступлено къ выкачкѣ, къ продолженію устройства фундамента, укладкѣ рельсовъ, и проч.

17 ноября 1860 г., подводная часть элинга совершенно окончена, и по свидѣтельствуваніи ея комиссіею, напущена вода и за тѣмъ приступлено къ разборкѣ водокачательныхъ машинъ. Въ это же время еще продолжалась окончательная сборка тележекъ, выдергивались сваи изъ перемычки и проч., а при первой возможности, въ концѣ декабря 1860 года, начали очищать перемычку землечерпательной машиной.

Хотя углубленіе устьевъ элинга еще продолжалось и окончено

только въ половинѣ мая, но это ни мало не помѣшало начать операціи, и 7 марта 1861 года вытаскенъ первый пароходъ, *Митридатъ*, а вслѣдъ за нимъ и прочіе.

По настоящее время (*) на элингъ поднято было 23 парохода разныхъ величинъ, но при всѣхъ этихъ вытаскахъ, сначала пробныхъ, въ строеніи элинга до сихъ поръ не оказалось значительныхъ поврежденій, кромѣ излома 2-хъ зубьевъ у главной шестерни парового шпиля лѣваго элинга и двухъ трещинъ въ фундаментной рамѣ того же шпиля, что случилось въ началѣ, при вытаскѣ парохода Общества, *Олень*.

Вмѣсто изломанныхъ зубьевъ были вставлены желѣзные на болтахъ, а на раму положены полосы, стянутыя гайками, что весьма не надолго остановило вытаску на лѣвомъ элингѣ, и она продолжается безпрепятственно съ этими исправленіями и по настоящее время.

Новая часть фундаментной рамы была отлита на одесскомъ заводѣ Общества, а заводчикъ Мортонъ выслалъ двѣ новыхъ шестерни; но покауда все это остается въ запасѣ, безъ употребленія.

Двойной элингъ этотъ, помѣщающій въ одно время 4 парохода, обошелся Обществу до 481706 рублей, кромѣ очистки устьевъ канала. Подъемная сила элинга гарантирована заводчикомъ Мортонъ въ 1200 тоннъ. Машина, приводящая въ движеніе механизмъ паровыхъ шпилей, высокаго давленія въ 40 силъ, имѣетъ одинъ цилиндръ съ вспомогательнымъ маховымъ колесомъ. Безконечныя цѣпи обонхъ механизмовъ, вращающіяся между шпилями и чугунными барабанами, укрѣпленными въ каменномъ фундаментѣ, въ разстояніи 24 футъ отъ шпилей, имѣютъ каждая 63 фута 4 д. длины. Колѣнчатые звенья въ два ряда, приклепываемыя къ безконечнымъ цѣпамъ и служащія для вытаски пароходовъ, имѣютъ каждое 20 футъ длины, 3 дюйм. толщины. Механизмы шпилей, состоящіе изъ зубчатыхъ колесъ, имѣютъ три хода: тихій, средній и скорый. Въ вершинѣ элинговъ установлено по одному чугунному ручному крану съ коромысломъ, посредствомъ котораго перебѣна звеньевъ производится весьма удобно,—и какъ для этого каждый разъ нужно останавливать машину, то сначала, покауда люди не привыкли, перебѣна звеньевъ производилась очень медленно: отъ 7 до 9 минутъ и болѣе; теперь же это дѣлается въ 1½, и 2 минуты.

По всей длинѣ путей обонхъ элинговъ, на лежняхъ изъ дубоваго дерева, закрытыхъ войлокомъ и защищенныхъ съ боковъ каменной обкладкой, положены въ два ряда двойные чугунные рельсы, толщи-

(*) 29 декабря 1861 г.

ною 4 дюйма, шириною 2 фута 4 дюйма, съ зубчатой дорогой по срединѣ ихъ, для паловъ тележки, и восемь рядовъ ординарныхъ рельсовъ, имѣющихъ ширину 10 дюйм., толщину 4 дюйма; длина же звеньевъ всѣхъ этихъ рельсовъ 10 футъ каждое. Длина обоихъ ступеней элинговъ, отъ вершины до горизонта средней воды, по 430 футъ; такъ что два парохода легко помѣщаются на каждомъ ступенѣ, одинъ позади другаго. Подводная часть рельсовъ продолжается на 420 футъ; общая же длина рельсовыхъ путей элинговъ 850 футъ. Ширина каждого пути 30 футъ. Длина канала элинга 420 футъ, ширина его между стѣнами 122 фута, глубина при устьѣ канала 23 фута. Уклонъ элинга 1 футъ на 18 футъ. Общая длина стѣнъ и набережныхъ 1229 футъ. Высота стѣны надъ горизонтомъ 4 фута. Наибольшая высота отъ основанія до горизонта воды 23 фута. Домкъ машины, построенный изъ штучнаго камня, имѣетъ длину 83 фута; покрытъ волнистымъ гальванизированнымъ желѣзомъ; высота дымовой трубы машины 70 футъ.

Около средняго горизонта воды, для избѣжанія червоточенія, часть фундамента двойнаго элинга, во всю его ширину, вымощена на 60 футъ въ длину штучнымъ камнемъ на гидравлической заливкѣ, и на этомъ мѣстѣ рельсы положены прямо на камень. Во всю ширину пространства, занимаемого рельсами, на ступеняхъ обоихъ элинговъ настланъ полъ изъ досокъ въ 5 дюйм. толщиною и залитъ смолой; на наружныхъ же площадкахъ элинговъ и между самими элингами сдѣлано шоссе.

Для выдвиганія тележекъ въ воду, къ нижнимъ ихъ концамъ придѣлана цѣпь въ 1 $\frac{1}{2}$ дюйма толщиною, которая проходитъ чрезъ желѣзные блоки, укрѣпленные внизу каждого элинга, а верхній ходовой ея конецъ закладывается прямо на барабанъ пароваго шпиля.

Эта же цѣпь расклепывается и употребляется для вытаскиванія тележки по спускѣ парохода, и въ этомъ послѣднемъ случаѣ она закладывается скобой за верхнюю часть тележки.

Длина каждой изъ тележекъ, которыхъ имѣется только двѣ, 230 футъ съ прибавляемыми въ верху ихъ брусьями на двойныхъ роульсахъ, служащими для большихъ пароходовъ; ширина 30 футъ. Тележки построены изъ дуба съ желѣзной оковкой и чугунными роульсами; послѣдніе въ чугунныхъ же коробкахъ. Продольные брусья, лежащіе на прикрѣпленныхъ къ нимъ коробкахъ, въ которыхъ вращаются роульсы, составляютъ основаніе тележки. На среднемъ ея брусѣ, подъ которымъ двойной рядъ роульсовъ, для большаго возвышенія сдѣланы подкладки, а на нихъ находятся килевые блоки, которые для разборки устроены на крючкахъ. Между брусьями тележки имѣются желѣзные распорки изъ круглаго желѣза, заклады-

ваемыя въ обухи, поперекъ тележки; противъ средняго ея бруса устроены поперечные разборчатые брусья, по семи на каждой сторонѣ, называемые крыльями. На этихъ крыльяхъ сдѣланы желѣзные зубчатые погоны, по которымъ двигаются блоки съ палами, служащіе вмѣсто подушекъ для блоковъ, набираемыхъ по лекалу каждаго парохода; на килевые же постоянные блоки набираются другіе блоки, на которые вытаскиваемое судно становится килемъ. Отъ нижнихъ оконечностей продольныхъ крайнихъ брусьевъ тележки къ среднему идутъ два діагональныхъ бруса, оканчивающіеся треугольникомъ; и подѣ этой оконечностію, а равно и оконечностію прочихъ брусьевъ, имѣются желѣзные башибаки или рѣзцы, служащіе для сталкиванія съ рельсовъ пла и проч. Въ передней части тележки имѣется одинъ поперечный брусъ, связывающій продольные брусья. Подѣ среднимъ брускомъ тележки устроены желѣзные палы, служащіе для останавливанія тележки (при вытаскахъ и спускѣ) при перемѣнѣ звеньевъ. На обѣихъ оконечностяхъ тележки на среднемъ ея брусѣ закладываются правила или усы, имѣющіе форму миделя, которые взятыми концами на вытаскиваемое судно, поднимаются вверхъ и служатъ для направленія судна противъ середины тележки. На оконечности крыльевъ становятся желѣзные рогаки съ треножниками вверху; эти рогаки служатъ для указанія мѣстности тележки, когда она спущена на воду и закрыта послѣднею, и для направленія вытаскиваемого судна.

На оконечности этихъ рогачей навѣшиваются шкеры отъ лекальныхъ блоковъ, а также и отъ паловъ тележки; посредствомъ этихъ концовъ, подаваемыхъ на берегъ по обѣ стороны элинга, когда судно уже начинаетъ становиться, затягиваются блоки и опускаются палы.

Освобожденіе тележки.

Такъ какъ на каждомъ элингѣ имѣется по одной только тележкѣ, то освобожденіе ея изъ подѣ парохода, вытащенного на верхнюю часть стапеля, производится слѣдующимъ образомъ: посрединѣ между каждыми двумя крыльями, на которыхъ находятся лекальные блоки, поддерживающіе пароходъ въ вертикальномъ его положеніи, устраиваются временные ряжи, на которыхъ набираются блоки плотно къ поверхности подводной части парохода, на такой же высотѣ отъ кила, какъ и настоящіе блоки на крыльяхъ; потомъ между блоками (черезъ два промежутка), лежащими подѣ килемъ парохода, плотно подводятся короткіе отрѣзки въ 10 футъ длиной, положенные поперекъ кила также на короткихъ отрѣзкахъ, параллельныхъ килу; когда эти поперечные брусья, преимущественно дубовые, будутъ по-

ложены подъ киль по всей длинѣ парохода, тогда между этими брусьями и килемъ забиваются еще клинья, съ тою цѣлью, чтобы, по вынутіи настоящихъ среднихъ блоковъ, пароходъ не могъ сдѣлать осадку; по укрѣпленіи временныхъ боковыхъ блоковъ, лекальные снимаются съ крыльевъ, и послѣдніе разбираются и вынимаются изъ подъ парохода. Во время сборки временныхъ боковыхъ и среднихъ блоковъ, наблюдается, чтобы ряжи, лежащія подъ средними поперечными брусьями и боковыми блоками, а также и подставы, поддерживающія пароходъ, не мѣшали выводу продольныхъ брусьевъ тележки.

Когда всѣ эти устройства окончатся и всѣ средніе блоки изъ подъ кили парохода вынуты—продольные брусья тележки спускаются внизъ по рельсамъ; остальные разобранныя части тележки также перетаскиваются внизъ, и тележка снова собирается, т. е. крылья, блоки и распорки укладываются на свои мѣста на замкахъ, и вновь собранная тележка служить для подъема другого парохода. Такимъ же точно образомъ разбирается тележка для спуска парохода, не стоящаго на ней: всѣ ея части переносятся на верхъ и продольные брусья поднимаются по рельсамъ машиной и подводятся подъ пароходъ; фальшивые блоки и ряжи, поочередно, разбираются и вмѣсто ихъ заводятся настоящіе. Когда тележка собрана, то пароходъ спускается на воду.

Процессъ вытаскиванія парохода на элингъ.

Если имѣется чертежъ судна, предназначеннаго къ вытаскѣ, то по этому чертежу на крылья тележки набираются по обводамъ судна лекальные и килевые блоки; если же нѣтъ чертежа, то судно обмѣрывается въ нѣсколькихъ мѣстахъ внутри, и дѣлаются лекала. По окончаніи сборки боковыхъ блоковъ, ихъ отодвигаютъ по погонамъ на оконечности крыльевъ; на тележку вставляютъ усы (правила) и рогаши; на вершины послѣднихъ наматываются концы отъ блоковъ, паловъ и усовъ, съ той цѣлью, чтобы по спускѣ тележки, концы эти длинными крючьями или съ помощію шлюпки могли бы быть поданы на обѣ набережныя, а концы съ усовъ—на судно. Впереди тележки вставляется футъ-штокъ, на которомъ кладется марья, чтобы по ней остановить тележку на глубинѣ, соотвѣтственной носовому углубленію вытаскиваемого судна. Цѣнь, служащая для выдвиганія тележки, приклепывается и заносится прямо на барабанъ пароваго шпилья. Когда все уже готово, паръ въ машинѣ элинга разведенъ, и судно поставлено въ устья послѣдняго, то соединяющія въ два ряда тележку колыччатые звенья, съ безконечными цѣпями меха-

низма, разобщаютъ на такомъ разстояніи отъ воды, чтобы по спускѣ тележки на назначенную глубину, звенья не ушли въ воду; тележку сталкиваютъ людьми по наклонной плоскости до воды, и какъ послѣдняя ей не позволяетъ катиться далѣе, то машина пускается въ ходъ и тележка, идущая по рельсамъ, погружается въ воду до глубины, назначенной на футъ-штокъ. Вслѣдъ затѣмъ на все разстояніе, на которое отъ спуска тележки раздвинулись разобщенныя колѣнчатые звенья, съ вершины элинга натаскиваютъ другія такія же звенья, и послѣдовательно прилепываютъ до ихъ соединенія съ тѣми, которыя идутъ отъ безконечныхъ цѣпей. Въ то же время, концами, взятыми по обѣ стороны на набережныя, и концемъ, завязаннымъ за звенья, когда послѣднія уже будутъ соединены,—пароходъ тянется впередъ и направляется между выдающихся изъ воды рогачей, служащихъ указателями тележки: при чемъ строго наблюдается, чтобы судно было поставлено совершенно прямо по ватерпасу, и боковые концы были бы туги. Когда пароходъ подтянуть форштевнемъ почти вплоть къ указателю глубины тележки, то въ это время машину пускаютъ въ ходъ и выбираютъ носовой конецъ въ тугую, а также поднимаютъ носовые, а потомъ и кормовые усы посредствомъ концовъ, поданныхъ на пароходъ. Въ то время, когда носовая часть парохода станетъ подниматься, затагиваютъ послѣдовательно концами, взятыми на набережныя, лекальные блоки и опускаютъ палы, по мѣрѣ того какъ пароходъ, идя впередъ, поднимается съ тележкой. При большой ширинѣ канала двойнаго элинга не легко бываетъ, во время свѣжихъ вѣтровъ, наводить пароходъ, тѣмъ болѣе, что по большей части суда вытаскиваются выгруженными, ради большаго доступа къ внутренней окраскѣ и исправленію. Когда же корма станетъ на блоки, то пароходъ уже продолжаетъ идти на сушу безъ помощи концовъ. По окончаніи вытаски, стопорится машина, опускаются палы (что также дѣлается при каждой перемѣнѣ звеньевъ) и прекращается паръ. Въ то же время приступаютъ къ подведенію верхнихъ и нижнихъ подставъ, а за тѣмъ къ очисткѣ, починкѣ и окраскѣ парохода.

Спускъ парохода.

Для спуска парохода разводится паръ въ машинѣ элинга, осматриваются водолазами рельсы въ водѣ и смазываются оси роульсовъ пустой тележки и прочія ея части, что также дѣлается и передъ спускомъ тележки для подъема парохода. Съ парохода подаются на берегъ два конца съ кормы и два съ носу, причемъ послѣдніе прихватываются по планширу на корму, и схватки обрѣзаются по мѣрѣ по-

груженія парохода въ воду, чтобы легче было выбрать слабинку этихъ концовъ и они не попали бы подъ тележку; выбиваются всѣ подставки, снимается трапъ; балансиръ колѣнчатыхъ звеньевъ, соединяемыхъ болтомъ съ тележкой, замѣняется другимъ, служащимъ для разобщенія звеньевъ; на немъ закладывается разжимная скоба. Когда люди разведены по концамъ для подъема паловъ, и все готово, то цѣпь наворачиваютъ немного машиною, а по разжимной скобѣ ударяютъ молотомъ. Разобшенная такимъ образомъ тележка съ пароходомъ быстро сходитъ по рельсамъ, отъ дѣйствія тяжести, по наклонной плоскости въ воду; когда же достигнетъ извѣстной глубины, то пароходъ всплываетъ съ тележки; въ то же время его оттягиваютъ отъ элинга концами. Цѣпь тележки, будучи прилепана заранѣе къ ея верхней части, закладывается на барабанъ и ходовой ея конецъ пропускается въ колодезь безконечной цѣпи, гдѣ люди становятся на оттяжку, машина пускается въ ходъ, и тележка вытаскивается изъ воды.

Если спускаемый пароходъ стоялъ слишкомъ высоко, то посредствомъ обратнаго дѣйствія машины сперва его травятъ съ тележкой на колѣнчатыхъ звеньяхъ, а затѣмъ спускаютъ вышесказаннымъ способомъ.

Списокъ

пароходамъ, вытасканнымъ на Севастопольскій элингъ съ 7 марта по 28 октября 1861 года.

Пароходы Общества:

«Митридатъ» . . въ	568	тоннъ	120	силъ.
«Аргонавтъ» . . —	615	—	160	—
«Олегъ» . . . —	1600	—	250	—
«Юнона» . . . —	1340	—	145	—
«Орестъ» . . . —	900	—	80	—
«Язонъ» . . . —	450	—	100	—
«Николаевъ» . . —	300	—	120	—
«Имп. Александръ II»	1500	—	350	—
«Церера» . . . —	1340	—	145	—
«Пиладъ» . . . —	900	—	80	—
«Керчь» . . . —	315	—	120	—
«Владиміръ» . . —	1600	—	250	—
«Таврида» . . . —	515	—	160	—
«Голубчикъ» . . —	»	—	70	—
«Таганрогъ» . . —	250	—	90	—
«В.К.Константинъ» —	1480	—	250	—

«Русалка» . . . —	260	—	100	—
«Колхида» . . —	1480	—	250	—
«Эльборусъ» . . —	1480	—	250	—
«Паллада» . . . —	1340	—	145	—

Частный пароходъ, принадлежащій князю Гагарину

«Александръ» . . —	500	—	80	—
--------------------	-----	---	----	---

Казеннаго вѣдомства

Военный винтовой корветъ «Рысь» . 200 силъ.

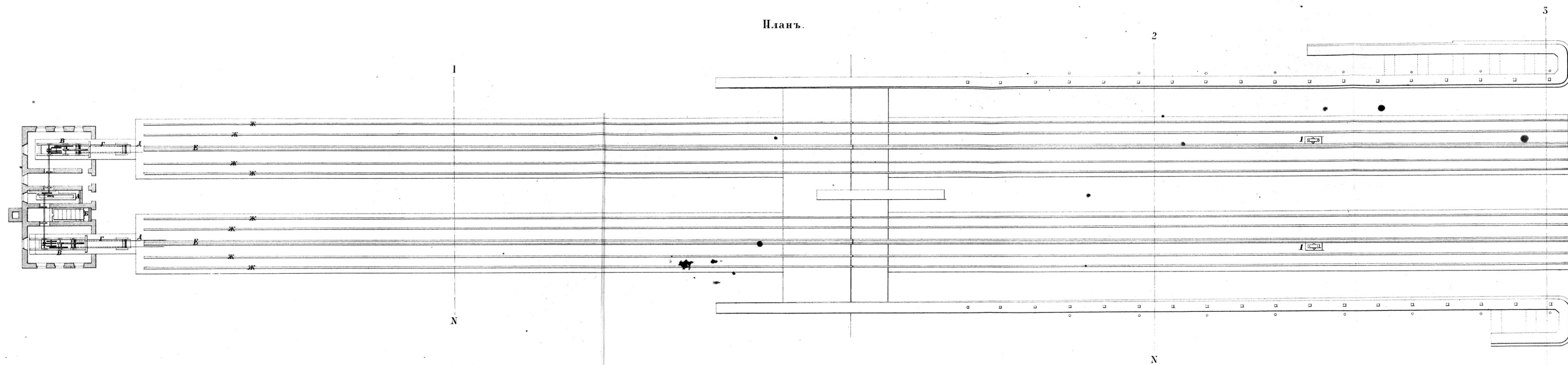
Пароходъ «Казбекъ» . 260 —

Къ этому нужно прибавить, что въ продолженіе этого времени, по невозможности отдѣлать одновременно къ исправленію много пароходовъ, на элингѣ иногда оставались мѣста незанятія, и что большая часть пароходовъ, небудучи давно вытаскиваемы, требовали продолжительнаго пребыванія на элингѣ.

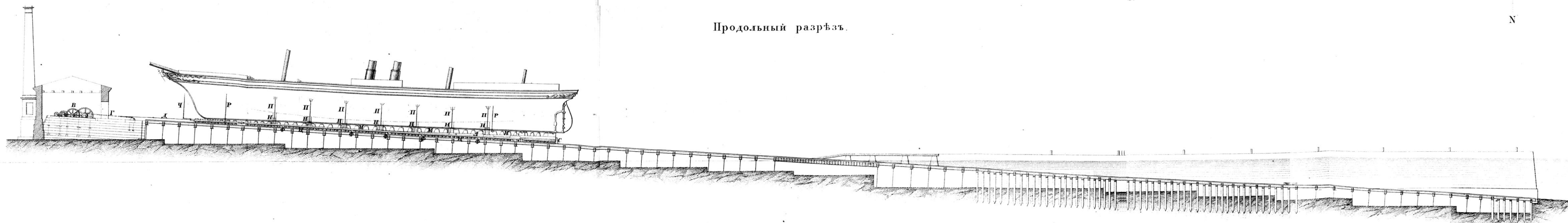
Хотя при вытаскиваніи пароходовъ на элингъ, здѣсь производятся кузнечныя, котельныя, слесарныя, свинцеваальныя, столярныя, плотничныя, парусныя и прочія исправленія, а также оконпаченіе и повсемѣстная окраска и золоченіе; но все это дѣлается покуда не безъ потери времени, потому что еще не установлены приводы и не получены механическіе станки, а чрезъ то бываетъ надобность посылать въ Одессу на заводъ нѣкоторыя части машинъ я исправленій, обточки и проч. Окончаніе же мастерскихъ и установка приводовъ и станковъ откроютъ возможность исполнять всѣ машинныя исправленія, дѣлать котлы, а современемъ строить самые пароходы и дѣлать машины. Хотя еще осуществленіе послѣдняго и далеко впереди, но почему же на него не рассчитывать, какъ на избавленіе отъ зависимости нашей отъ иностранцевъ-спеціалистовъ. Утѣшительно будетъ покуда и то, что, кромѣ постепеннаго погашенія затраченнаго капитала на сооруженіе, мы начали, хотя отчасти, на ремонтъ нашихъ пароходовъ тратить деньги у себя въ отечествѣ, вмѣсто израсходованія значительныхъ суммъ въ чужихъ краяхъ, п большей тамъ потери времени и денегъ на переводы векселей.

М. Вейсъ.

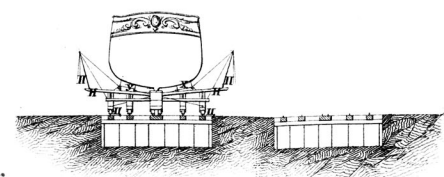
Планъ.



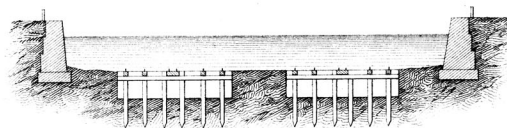
Продольный разрѣзъ.



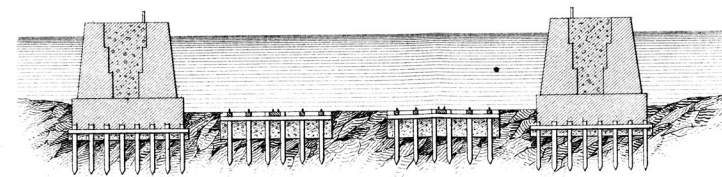
Разрѣзъ фундаментовъ и тележки
по линіи X 1.



Профиль по линіи X 2.



Профиль по линіи X 3.



1, 1. — блоки для выдвиганія тележки.
А — машина.
Б — котелъ.
В, В — паровой цилиндръ.
Г — балансирующая пружина.
Д — колпачатая звѣздя.
Е — средний зубчатый рельсъ.
Ж — боковые рельсы.
Л — подкладки подъ блоки тележки.

Футы 10 5 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150 160 170 180 190 200 210 220 230 240 250 260 270 280 290 300 310 320 330 340 350 360 370 380 390 400 410 420 430 440 450 460 470 480 490 500 510 520 530 540 550 560 570 580 590 600 610 620 630 640 650 660 670 680 690 700 710 720 730 740 750 760 770 780 790 800 810 820 830 840 850 860 870 880 890 900 910 920 930 940 950 960 970 980 990 1000

М — блоки на переднемъ брусье.
Н — крылья тележки.
П — рогаги.
Р — уся или правило.
У — блоки на крыльяхъ, на которые накладываются лекальные.
Ф — палы для останавливанія тележки.
Х — лекальные блоки.
Ц — рогаги.
Ч — футштоки тележки.

ФИНАНСОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ВЪ ВЕЛИКОБРИТАНІИ.

Первыя свѣдѣнія объ англійскомъ финансовомъ управленіи относятся ко времени покоренія Англіи норманами.

Вильгельмъ Завоеватель въ главѣ тогдашняго своего управленія, по обычаю норманскому, поставилъ казначейство (*Scaccarium, Echiquier*) ⁽¹⁾.

Казначейство получило свое названіе *Echiquier* отъ сукна, покрывавшаго столъ въ залѣ его засѣданій. Столъ этотъ имѣлъ 10 футовъ длины и 5 ширины, предназначенъ былъ для сидѣнія кругомъ и имѣлъ борты вышиною въ 4 пальца, дабы полагаемое на столъ, не падало. На него возлагался купленный начальникомъ казначейства въ Пасхѣ кусокъ сукна, не какой нибудь, но отличавшійся черными полосами, отдѣляемыми другъ отъ друга растояніемъ или одного фута или одной ладони ⁽²⁾.

Такъ какъ казначейство составляло единственное центральное управленіе, то оно заключало въ себѣ и судебную и казначейскую части, а поэтому и самыя обязанности его были до чрезвычайности разнообразны.

Къ нему относились прежде всего управленіе всѣми удѣлами короля, что и составляло тогда собственно государство; затѣмъ заведеніе приходомъ и расходомъ собираемыхъ денегъ ⁽³⁾, наблюденіе за вѣрнымъ поступленіемъ и расходомъ оныхъ, отдача въ

⁽¹⁾ Должность эта встрѣчается еще въ 1061 г., въ Нормандіи.

⁽²⁾ *Scaccarium tabula est quadrangula. quae longitudinis quasi decem pedem, latitudinis quinque, ad modum mensae circumsedentibus apposita undique habet limbum altitudinis quasi quatuor digitorum ne quid appositum excidat. Superponitur autem scaccario superiori iannus in Termino Paschae emptus, non qui libet, sed niger virgis distinctus distantibus a se virgis vel pedis, vel palmae extentae spacio. Dialogus de scaccario.*

⁽³⁾ Доходы Вильгельма Завоевателя доходили до 7 милліон. руб. сер. въ годъ.

нихъ отчета и судъ въ вопросахъ по спорамъ между казною и частными лицами.

Вслѣдствіе того самое казначейство раздѣлялось на двѣ части, на судебную или отчетную (*Scaccarium majus*) и собственно казначейскую (*Scaccarium inferius*). Обѣ эти части впослѣдствіи помѣщались въ Вестминстерѣ, занимая первая—правую его сторону, а вторая—лѣвую.

Управленіе казначействомъ было всегда коллегіальное и состояло изъ бароновъ казначейства (*Barons of the Exchequer, Sediti ad Scaccarium, Residentes ad Scaccarium*), выбираемыхъ изъ высшихъ лицъ государства. Предсѣдательствовалъ самъ король или, въ его отсутствіе, его намѣстникъ (*Justitiarius totius Angliae*).

Изъ второстепенныхъ лицъ, составлявшихъ, такъ сказать, канцелярію казначейства, мы встрѣчаемъ:

Въ казначейскомъ отдѣленіи:

Писцы указовъ (*Clerks of the Writs*), казначей-камергеры (*Chamberlains*)—одна изъ значительнѣйшихъ должностей въ казначействѣ, имѣли высшее наблюденіе за кассою, текущія же дѣла исполнялись особыми чиновниками (*Clerici Camerariorum*);

Чиновники казначейства (*Clerici Thesaurarii, Treasurer's Clerks*) и между ними бухгалтеры главной приходной книги (*Clerk of the Pells*);

Кассиры (*Tellers*);

Вѣсовщики (*Pesours*), растапливальщики (*Fusours*), пробиришки (*Essayers*), для поступавшей звонкой монеты.

Въ судебномъ или отчетномъ отдѣленіи:

Регистраторы или протоколисты (*Remembrancer, Rememorator*), при чемъ имѣлся отдѣльный королевскій регистраторъ (*King's Remembrancer*) и отдѣльный казначейскій (*Treasurer's Remembrancer*);

Бухгалтеры (*Ingrosser, Ingrossator Magni Rotuli Pipae*);

Привратники (*Usher, Huissier*), должность которыхъ сдѣлалась со времени Генриха II (1154—1189) наследственной и сохранилась до нынѣшняго времени; они завѣдывали внутреннею безопасностію зданія и приглашали шерифовъ въ засѣданія казначейства;

Констабл (*Constable*);

Маршалы (*Marschal*), обязанность которыхъ заключалась во взятіи подъ стражу обвиненныхъ судомъ казначейства.

Контролеры (*Clerks pro hac vice*);

Самое дѣлопроизводство заключало въ себѣ слѣдующіе четыре главные отдѣла:

- 1 и 2) Приѣмъ и уплата казенныхъ денегъ;
- 3) Счетоводство;

4) Отчетность казначейства.

Государственное казначейство принимало деньги только въ звонкой золотой или серебряной монетѣ, при чемъ фунтъ (Livre, около 18 руб. сер.) составлялъ дѣйствительно фунтъ серебра. Золото считалось въ 9 разъ дороже серебра.

Каждое поступленіе записывалось въ особой кассовой книгѣ и изъ оной на особый пергаментный узкій листъ, называвшійся Bill или Teller's Bill, который опускался, чрезъ особое круглое отверстіе, въ бирочное отдѣленіе (Tally Court); здѣсь для каждого поступленія приготавлилась особая плоская бирка (Tally); на ней съ одной стороны бирочный рѣзчикъ (Cutter of the Tallies) нарѣзывалъ особыя бирки соотвѣтствующія поступившей суммѣ, а на другой бирочный писецъ (Writer of the Tallies) надписывалъ цифрами ту же сумму. Бирка эта затѣмъ разрѣзывалась въ длину пополамъ, и одна половина (Foil) оставалась, какъ документъ, въ казначействѣ, а другая (Tally) шла въ видѣ квитанціи лицу, представившему деньги. Едва вѣрится, что этотъ первобытный способъ существовалъ въ англійскомъ казначействѣ слишкомъ 700 лѣтъ, и только въ 1783 году бирки замѣнены выдачею чековъ (Cheeks).

Уплата денегъ производилась только на основаніи собственноручно подписаннаго королевскаго указа (Writ, Mandate), на имя казначея (Treasurer). Эти указы были или именныя, выдаваемые именно на одно лицо и притомъ на одинъ разъ, или выдавались разъ на всегда, напр. на содержаніе чиновъ. Форма этихъ указовъ была всегда почти одинакова и заключалась въ слѣдующемъ, напр.: «Король казначею поклонъ. Выдавайте изъ нашей казны ежегодно пяти священникамъ нашимъ, служащимъ въ капеллахъ Св. Іоанна и Св. Стефана въ Вестминстерѣ, 12 фунтовъ и десять шиллинговъ на ихъ жалованье.» (*)

Впослѣдствіи порядокъ этотъ въ контрольномъ отношеніи усложнился; королевскій указъ передавался къ казначею, который на основаніи его составлялъ особый казначейскій указъ (Treasury Warrant), передаваемый къ контролеру (Auditor), который уже выдавалъ предписаніе объ уплатѣ (Order to one of the Tellers); на немъ подписывался еще одинъ изъ членовъ казначейства, и тогда уже по немъ можно было получить деньги. Со временъ Стюартовъ встрѣчается особый родъ расходныхъ предписаній (Letter of Discretion), въ которыхъ казначеемъ именно означалось изъ какой суммы слѣдуетъ произвести уплату.

(*) Rex Thesaurario etc salutem. Liberate de Thesauro nostro singulis annis Capellanis nostris ministrantibus in Capellis S. Johannis et S. Stephani Westmonasterii, duodecim libras et decem denarios pro stipendiis suis.

Счетоводство было устроено вмѣстѣ съ казначействомъ. Главная книга называлась *Rotulus annalis, the Great Roll of the Exchequer*; «въ нее» говоритъ Мадоксъ, авторъ замѣчательнѣйшаго труда объ англійскомъ казначействѣ (*) «входили изъ разныхъ источниковъ всѣ счета королевскихъ доходовъ, подобно какъ рѣки вливаются въ океанъ». Книги эти, имѣвшія видъ большихъ свитковъ, раздѣлялись по графствамъ и дошли до нашего времени; древнѣйшій памятникъ ихъ восходитъ до 1131 года.

Вышеупомянутыя дѣла относились до казначейскаго отдѣленія.

Отчеты отдавались тоже по графствамъ и были довольно сложны. Каждая приходная или расходная статья требовала особаго законнаго документа, которые всѣ повѣрялись въ казначействѣ или контролерами, или самими членами совѣта казначейства.

Отчетныя лица, шерифы графствъ, должны были сами являться для отдаванія отчета, и только въ видѣ исключенія дозволялось имъ замѣнять себя помощниками (*Attorney*), или просто чиновниками (*Clerk*). Но какъ казначейскіе чиновники всегда придирались къ отчетамъ, то отчетныя лица считали наиболѣе удобнымъ являться сами или прилагать денежные аргументы, которые быстро подвигали дѣло впередъ.

Впослѣдствіи число отчетныхъ лицъ увеличилось; къ нимъ были причтены управляющіе городами, сборщики особыхъ налоговъ (*Customers*), лица, которымъ поручено было отъ короля отдѣльное управленіе (*bail-Wyck*), завѣдывающіе монетнымъ дворомъ и путешествующіе судьи и т. д.

Для судебныхъ рѣшеній въ спорахъ частныхъ лицъ съ казною, равно какъ для приѣма отчетности отъ шерифовъ, землевладѣльцевъ и отдѣльныхъ корпорацій, назначались торжественныя засѣданія высшихъ чиновъ казначейства. Отчетныя лица были выкликаемы привратниками (*Ushers*) въ засѣданіе, и если кто изъ нихъ не являлся, то на него налагался штрафъ за каждый день; дальнѣйшее неисполненіе вызова казначейства наказывалось заключеніемъ и конфискованіемъ всего имущества, каковое наказаніе слѣдовало также немедленно по открытіи неясности или ошибки въ отчетахъ.

Кромѣ этого главнаго казначейства, встрѣчается почти одновременно еще два казначейства: казначейство короля для его собственныхъ денегъ, съ особымъ казначеемъ (*Treasurer Cameracae*) и казначейство іудеевъ (*Scaccarium judaeorum*), которое образованіемъ своимъ положительно обязано взгляду правительствъ среднихъ вѣковъ на

(*) Th. Madox. The History and Antiquities of the Exchequer of the Kings of England.

іудеевъ, считавшихся вѣрнѣйшимъ источникомъ чрезвычайныхъ доходовъ. Таковъ же былъ взглядъ на нихъ англійскаго правительства. Каждое дѣйствіе іудеевъ было обложено особою платою, подробно изложенною въ особомъ іудейскомъ финансовомъ законодательствѣ (*Law of judaism*), а иногда все народонаселеніе облагалось разомъ значительною платою. Всѣ эти чрезвычайные доходы поступали въ казначейство іудеевъ, въ главѣ котораго стоялъ казначей іудеевъ (*Custos vel justiciarius judaeorum*).

Такое подробное изложеніе необходимо было, чтобъ представить исходный пунктъ финансоваго управленія и чтобъ уяснить себѣ ближе тѣ измѣненія, которымъ оно въ теченіе лѣтъ подверглось.

Съ развитіемъ англо-норманской монархіи безспорно дѣла становились все сложнѣе и разнообразнѣе, а поэтому и явилась потребность въ разграниченіи занятій казначейства. Первое разграниченіе заключалось въ нѣкоторомъ отдѣленіи судебной власти, въ главѣ которой остался намѣстникъ короля (*Capitalis justitia*). Въ казначействѣ мѣсто его занялъ между баронами казначейства казначей (*Treasurer*), у него появляется помощникъ (*Treasurer's lieutenant*). Въ такомъ положеніи было казначейство до великой хартіи (*Magna Charta*), 15 іюня 1215 года. По ней казначейство еще болѣе раздѣляется; въ главѣ собственно казначейства находимъ мы того же казначея (*Treasurer*), который представляетъ въ 1421 г. первую государственную смѣту. Въ этомъ же періодѣ, при Генрихѣ III (1216—1272 г.), встрѣчаются первыя указанія на должность канцлера казначейства. Какъ судебное мѣсто, казначейство раздѣляется въ томъ же коллегіальномъ управленіи бароновъ казначейства, на судъ отчетный (*Court of account*), судъ поступленій (*Court of Receipt*), судъ процессовъ (*Court of pleas*), судъ справедливости (*Court of justice*). Всѣ они находятся въ нѣкоторой зависимости отъ канцлера казначейства (*Chancellor of the exchequer*), замѣнявшаго канцлера (*Lord Chancellor*, впоследствии *Lord Privy Seal*); аппеляція на нихъ допускалась въ особое отдѣленіе тайнаго совѣта (*Privy council*), гдѣ также разсматривались особенно важныя дѣла. Такъ какъ лорды канцлеры были до 1592 года духовныя лица, а съ этого года почти безъ исключенія адвокаты, то они все болѣе и болѣе теряли свое значеніе, а казначей—впоследствии лорды казначеи (*Lord Treasurer*), возвышались постоянно и, начиная съ XVII столѣтія, соединяють съ своею должностію должность перваго министра (*first Lord*); тогда финансами управляетъ особая коммисія. Такіе примѣры мы находимъ въ 1612, 1618, 1635, 1641, 1667, 1679, 1684 и 1687 годахъ.

Со времени Георга I, въ началѣ XVIII столѣтія, встрѣчаемое въ

предъидущемъ вѣкъ слитіе должностей перваго лорда и лорда казначея дѣлается постояннымъ, и управленіе финансами также переходитъ въ руки коммисіи, состоящей изъ:

Канцлера казначейства (*Chancellor of the exchequer*), должность нерѣдко слитая съ должностью перваго министра, если сей послѣдній есть членъ нижняго парламента;

Три младшихъ лорда (*junior lords*).

Между тѣмъ, кругъ дѣятельности финансоваго управленія все болѣе и болѣе распространялся; увеличеніе долговъ заставило образовывать особое управленіе подъ непосредственнымъ наблюденіемъ перваго лорда; передача Георгомъ III удѣловъ государству повела за собою образованіе управленія государственныхъ имуществъ, и въ 1755 году собственно коммисію казначейства (*Treasury*) составляли первый лордъ, канцлеръ казначейства, 3 младшихъ лорда, 2 секретаря, бухгалтеръ, прокуроръ, его помощникъ, 21 чиновникъ. Въ приходномъ отдѣленіи его находимъ главнаго контролера, 5 контролеровъ, чиновника для веденія главной приходной книги, 4 казначеевъ и 4 ихъ помощниковъ, 2 камергеровъ, привратниковъ и до 20 чиновниковъ казначейства и бирочнаго отдѣленія. Въ отчетномъ отдѣленіи (*Court of the Exchequer*), которое все еще носить судебный характеръ и причисляется къ казначейству, встрѣчаемъ мы также старые чины норманскаго времени: главнаго барона, бароновъ, королевскаго и казначейскаго регистраторовъ, контролеровъ и проч. чиновъ. Сверхъ того, встрѣчаются новыя отдѣльныя управленія, прежде слитыя съ казначействомъ: 1) таможня; 2) акцизное; 3) соляное; 4) гербовое и 5) почтовое управленія, особыя коммисіи для наемныхъ экипажей, для поземельныхъ налоговъ и монетный дворъ.

Въ концѣ прошлаго и въ началѣ нынѣшняго столѣтія казначейство, оставаясь существенно въ прежнемъ своемъ видѣ, получило нѣкоторыя измѣненія, потребованныя временемъ; такъ напр. бирочное отдѣленіе уничтожено, послѣдовало раздѣленіе казначейства на нѣсколько отдѣленій, и наконецъ передача, уже въ правленіе королевы Викторіи, судебной части казначейства (*Court of exchequer*) въ завѣдываніе общей судебной власти въ Великобританіи—лорда канцлера, гдѣ онъ составляетъ обыкновенную инстанцію гражданскаго суда, куда, кромѣ того, вносятъ дѣла по нарушенію денежныхъ казенныхъ интересовъ. Въ немъ предсѣдательствуетъ главный баронъ (*Chief-Baron*) и засѣдаютъ 5 бароновъ.

Самое храненіе казенныхъ денегъ, приемъ и выдача оныхъ съ 1834 г. переданы въ англійскій банкъ; повѣрка счетовъ перешла въ 1785 году въ особую счетную палату; управленіе государствен-

ныхъ имуществъ—изъ завѣдыванія особаго чиновника (Clerk of the Pipe), въ отдѣльный департаментъ.

Представивъ такимъ образомъ въ краткомъ видѣ постепенный ходъ и развитіе центральнаго финансоваго управленія Англіи, слѣдуетъ теперь очертить его настоящее положеніе.

Въ главѣ центральнаго финансоваго управленія стоитъ коммисія лордовъ комиссаровъ казначейства (The Lords Commissioners of the Treasury) изъ трехъ младшихъ лордовъ ⁽¹⁾ (Junior Lords), въ томъ числѣ одного шотландскаго и одного ирландскаго.

Начальниками коммисіи считаются: номинальнымъ—первый лордъ казначейства ⁽²⁾ (First Lord of the Treasury), и непосредственнымъ—канцлеръ казначейства ⁽³⁾ (Chancellor of the Exchequer); но и сей послѣдній не есть министръ финансовъ, въ томъ значеніи, какъ мы его понимаемъ; онъ есть только представитель финансоваго управленія въ нижнемъ парламентѣ. Затѣмъ дѣйствительное управленіе находится въ рукахъ двухъ секретарей ⁽⁴⁾ (Secretaries). Но такъ какъ всѣ предыдущіе чины мѣняются вмѣстѣ съ министерствомъ, то признали полезнымъ назначать третьяго постоянного секретаря ⁽⁵⁾ (Law Clerk and Assistant Secretary), который не долженъ быть членомъ ни одной палаты и не мѣняться вмѣстѣ съ министерствомъ.

Эти три секретаря управляютъ каждый однимъ изъ отдѣленій коммисіи, довольно независимо; впрочемъ, каждый набѣло переписанный указъ требуетъ подписи, по крайней мѣрѣ, двухъ младшихъ лордовъ, а въ случаѣ особой важности, даже канцлера казначейства и перваго лорда.

Дѣла раздѣляются между тремя отдѣленіями: государственныхъ доходовъ, государственныхъ расходовъ и опредѣленія на мѣста.

Отдѣленіе государственныхъ доходовъ завѣдываетъ только высшею повѣркою поступленія казенныхъ денегъ, такъ какъ всѣ главнѣйшія отрасли государственныхъ доходовъ находятся въ рукахъ отдѣльныхъ управленій, какъ то: таможенные, почтовые, колоніальныя, съ государственныхъ имуществъ и лѣсовъ. Кромѣ того, къ обязанности этого же отдѣленія относится наложеніе штрафовъ по преступленіямъ противъ казенныхъ интересовъ, возвращеніе излишне собранныхъ денегъ и конфискаціи. Отдѣленіемъ этимъ завѣдываетъ одинъ изъ секретарей.

(1) Содержаніе каждому по 1000 ф. ст.

(2) 5000 ф. ст.

(3) 5000 ф. ст.

(4) Каждому по 2000 ф. ст.

(5) 2500 ф. ст.

Отдѣленіе государственныхъ расходовъ составляетъ, предполагаемый у насъ въ Россіи, предварительный контроль. Ни одинъ расходъ, какимъ бы министерствомъ онъ ни былъ сдѣланъ, не можетъ быть уплаченъ иначе, какъ по предписанію казначейства (*Treasury Warrants*), которое еще само по себѣ подвергается многочисленной повѣркѣ, какъ отъ генераль-контролера (*Comptroller General*), такъ и отъ другихъ управленій. Этимъ отдѣленіемъ завѣдываетъ постоянный секретарь.

Отдѣленіе опредѣленія на мѣста имѣетъ значеніе, по случаю значительнаго количества должностей въ финансовомъ управленіи; имъ завѣдываетъ одинъ изъ секретарей.

Кромѣ этихъ главнѣйшихъ отдѣленій, имѣются еще другія, менѣе значительныя, находящіяся въ завѣдываніи особыхъ начальниковъ (*) (*Principal clerk*), составляющихъ нѣчто среднее между секретарями и подчиненными имъ чиновниками (*Clerks*). Сюда относится: 1) содержаніе королевскаго семейства, 2) колоніальныя, 3) ирландскія и незначительныя приходныя, 4) различныя и 5) судебныя дѣла.

Всѣ эти отдѣленія составляютъ какъ бы канцелярію комисіи, и дѣлопроизводство въ оныхъ подчиняется почти вездѣ слѣдующимъ правиламъ.

Лично на имя начальника адресованныя бумаги распечатываются имъ самимъ, на имя же управленія—поступаютъ въ регистратуру, которая завѣдываетъ, кромѣ поступленія дѣлъ, еще и веденіемъ протоколовъ засѣданія комисіи. Поступившія бумаги распечатываются главнымъ чиновникомъ (*Principal clerk*), тотчасъ помѣчаются (*docketed*), съ краткимъ изложеніемъ дѣла, и вносятся въ хронологическомъ порядкѣ во входящій журналъ; затѣмъ отсылаются къ подлежащему секретарю или отдѣльному начальнику, который немедленно кладетъ на нихъ резолюцію (*Minute*), докладываемую въ слѣдующее засѣданіе комисіи. Въ случаяхъ особенной важности, или когда дѣло выходитъ изъ порядка обыкновенныхъ, то секретари докладываютъ канцлеру казначейства, или даже первому лорду, и ихъ уже резолюція докладывается комисіи. Англійское правительство находитъ, что такіе доклады необходимы, ибо заставляютъ повѣрять рѣшенія секретарей съ общественнымъ мнѣніемъ.

Засѣданія бываютъ два раза въ недѣлю, по вторникамъ и пятницамъ. Въ нихъ докладываютъ сперва оба секретаря; затѣмъ постоянный секретарь и прочіе отдѣльные начальники по старшинству. Какъ выше сказано, ни первый лордъ, ни канцлеръ казначей-

(*) 1150—1500 ф. стер.

ства не принимаютъ участія въ этихъ засѣданіяхъ. Рѣшеніе дѣлъ въ большей части случаевъ прямо зависитъ отъ секретарей, если только на разрѣшеніе вопроса имѣются ясныя законы, инструкціи или прежнія рѣшенія (*Rules and Precedents*). Въ случаяхъ сомнительныхъ, дѣло идетъ къ канцлеру казначейства, и полученное отъ него по немъ особое предписаніе (*Special Order*) докладывается уже затѣмъ коммисіи.

Число докладовъ въ коммисіи значительно возрастаетъ; въ 1800 году ихъ было только 4812, а въ 1847 году они дошли до 29 914. Это увеличеніе происходитъ не столько отъ увеличенія дѣлъ, сколько отъ того, что сперва многія бумаги не докладывались, а теперь всѣ безъ исключенія доходятъ до коммисіи.

По докладу коммисіи бумага съ резолюціею опять возвращается въ регистратуру, гдѣ она отмѣчается въ особомъ журналѣ, въ которомъ, такъ сказать, ведется формулярный списокъ каждой поступившей бумаги. Затѣмъ бумага передается для исполненія въ распорядительное отдѣленіе, гдѣ поступившія бумаги, отъ 40 — 70 въ день, распределяются главнымъ чиновникомъ (*Principal Clerk*) между подвѣдомственными ему чиновниками (*), при чемъ дѣлаются словесныя или письменныя указанія. По этимъ указаніямъ составляются проекты отношеній или указовъ, которые утверждаются главнымъ чиновникомъ, переписываются канцелярскими чиновниками (*Copying Clerks*), затѣмъ подписываются чиновникомъ, составившимъ проектъ, главнымъ чиновникомъ, секретаремъ или отдѣльнымъ начальникомъ, наконецъ младшимъ лордомъ и въ важныхъ случаяхъ канцлеромъ казначейства или первымъ лордомъ. Такимъ образомъ подписанная бумага опять возвращается въ отдѣленіе; тамъ вносится въ переписочную книгу, передается въ регистратуру и оттуда отсылается по принадлежности.

Изъ двухъ младшихъ лордовъ составляется, кромѣ того, постоянная пенсіонная коммисія, какъ для проведенія законовъ о пенсіяхъ, такъ и для повѣрки справедливости требованія оныхъ.

Если мы затѣмъ сравнимъ этотъ порядокъ съ существующимъ у насъ, то увидимъ, что онъ не во многомъ отъ онаго отличается, та же масса подписей, составляющихъ какой то моральный контроль, та же сложная формалистика и, наконецъ, та же нерѣдко лишняя переписка.

Находящіеся въ завѣдываніи коммисіи отдѣльныя управленія суть:

- 1) Внутреннихъ доходовъ (*Commissioners of Inland Revenue*).
- 2) Таможенное (*Commissioners of Customs*).
- 3) Почтовое (*Postmaster General's Office*).

(*) 90—1000 ф. ст. жалованья.

4) Погашенія государственныхъ долговъ (Reduction of the National debt Office).

5) Прокурора казначейства (Solicitor to the Treasury).

6) Генераль-казначей (Paymaster General's Office).

7) Генераль-контролера (Comptroller General's Office).

8) Счетной палаты (Commissioners of Audit).

9) Монетнаго двора (Royal Mint).

10) Для авансовъ на промышленныя предпріятія (Public Works Svan Office).

11) Заготовленія канцелярскихъ припасовъ (Stationery Office).

1) Управление внутреннихъ доходовъ (Commissioners of Inland Revenue).

Оно раздѣляется на пять отдѣленій для пошлинъ:

а) на туземныя произведенія и потребленія;

б) гербовыхъ;

в) поземельныхъ;

г) съ дохода съ имуществъ;

д) на предметы роскоши.

Въ центральномъ управленіи, состоящемъ изъ помощника предсѣдателя ⁽¹⁾, 4 младшихъ комиссаровъ ⁽²⁾ (Commissioners), предсѣдательствуетъ старшій комиссаръ ⁽³⁾ (Chairman), при немъ состоятъ генераль-контролеръ ⁽⁴⁾ и счетчикъ ⁽⁵⁾ (Comptroller General and Accountant) для предварительной повѣрки счетовъ и возвращенія излишне взятыхъ денегъ, и генераль-казначей ⁽⁶⁾ (Receiver General) для сбора денегъ и отсылки ихъ въ банкъ. Все центральное управленіе занимаетъ 947 чиновниковъ.

Вся Великобританія раздѣлена для сбора пошлинъ на 83 округа (Collections), которые въ свою очередь раздѣляются на Districts, Rids and Walks. Въ каждомъ округѣ находится сборщикъ ⁽⁷⁾ (Collector) съ разными подчиненными ему лицами ⁽⁸⁾, число которыхъ доходитъ до 4500; кромѣ того, въ Ирландіи до 1239 чело-вѣкъ финансовой стражи (Revenue Police).

Всего 5447 чиновниковъ для сбора 41 834 228 фунт. стерл.

Главные лица не перемѣняются съ перемѣною министерства и

⁽¹⁾ 1800 ф. ст.

⁽²⁾ 1200 ф. ст.

⁽³⁾ 2500 ф. ст.

⁽⁴⁾ 1600 ф. ст.

⁽⁵⁾ 1000 ф. ст.

⁽⁶⁾ 1000 ф. ст.

⁽⁷⁾ 350—550 ф. ст.

⁽⁸⁾ 90—200 ф. ст.

патронажъ на это управленіе не только не распространяется, но даже преслѣдуется.

2) Управление таможенное (Commisioners of Customs).

Какъ самое названіе показываетъ, завѣдываетъ таможеннымъ сборомъ какъ соединеннаго королевства, такъ и колоній; устройство его такое же, какъ и въ управленіи внутреннихъ доходовъ.

Въ главѣ стоитъ коллегія изъ 4 коммисаровъ ⁽¹⁾ подъ предсѣдательствомъ старшаго коммисара ⁽²⁾, при которомъ находится помощникъ ⁽³⁾. При коммисіи состоятъ генераль-контролеръ ⁽⁴⁾, генераль-казначей ⁽⁵⁾, генераль-инспекторъ ⁽⁶⁾. Первые два имѣютъ тотъ же кругъ дѣйствія по таможенному управленію, какъ въ управленіи внутреннихъ доходовъ; послѣдній же сосредоточиваетъ всѣ цифры по таможеннымъ доходамъ и составляетъ по нимъ всѣ статистическія данныя.

Все центральное управленіе занимаетъ слишкомъ 300 чиновниковъ.

Подъ непосредственнымъ завѣдываніемъ управленія находятся: главная таможня въ Лондонѣ, таможня въ Ливерпулѣ и 123 второстепенныхъ таможенъ; въ главѣ каждой изъ нихъ стоитъ сборщикъ ⁽⁷⁾ (Collector) и большое число подвѣдомственныхъ чиновниковъ (Inspectors, Surveyors) подъ разными названіями: такъ Tide Surveyors ⁽⁸⁾ наблюдаютъ за входящими и выходящими кораблями; Tide Waiters ⁽⁹⁾ остаются на кораблѣ до его разгрузки; Landing Waiters ⁽¹⁰⁾ присутствуютъ при разгрузкѣ и т. д. Число всѣхъ этихъ чиновниковъ весьма значительно, такъ что въ лондонской главной таможнѣ оно доходитъ до 1836, въ Ливерпулѣ оно состоитъ изъ 844, въ Гулѣ 169, въ Бристолѣ 180, Глазговѣ 126, въ Лейтѣ 102 и т. д. Всѣхъ же чиновниковъ считается 2584 человекъ.

Всѣ должности также не зависятъ отъ перемѣны министерства и покровительство (Patronage) строго преслѣдуется.

Кромѣ того, въ завѣдываніи таможеннаго управленія находилась еще таможенная береговая стража, состоящая подъ надзоромъ особаго центрального въ Лондонѣ управленія изъ 62 инспекторовъ (Inspecting Commanders), 413 офицеровъ и 4430 нижнихъ чиновъ. Съ 1 октября 1856 г. она передана въ завѣдываніе адмиралтейства.

⁽¹⁾ Каждому 1200 ф. ст.

⁽²⁾ 2000 ф. ст.

⁽³⁾ 1700 ф. ст.

⁽⁴⁾ 720 ф. ст.

⁽⁵⁾ 1200 ф. ст.

⁽⁶⁾ 800 ф. ст.

⁽⁷⁾ 200—1200 ф. ст.

⁽⁸⁾ 500—600 ф. ст.

⁽⁹⁾ 150—200 ф. ст.

⁽¹⁰⁾ 100—400 ф. ст.

3) Почтовое управление (Postmaster General's Office).

Внутреннее устройство центрального управленія совершенно такое же, какъ и предъидущихъ двухъ управленій и состоитъ изъ генераль-почтмейстера (1) (General Postmaster), 3 секретарей (2), генераль-казначея (3) и генераль-контролера (4) и многочисленныхъ чиновниковъ, число которыхъ въ Лондонѣ, гдѣ почтовое управленіе соединяется съ главнымъ почтамтомъ, доходитъ до 3124 человѣкъ.

Въ почтовомъ отношеніи вся Великобританія и колоніи раздѣлены на 15 округовъ; во всѣхъ округахъ почтамтовъ считается 980. Каждымъ округомъ управляетъ инспекторъ (5) (Surveyor), при которомъ находятся многочисленные чиновники, число которыхъ доходитъ вмѣстѣ съ почталіонами до 19 624 человѣкъ.

Всего 22 748 человѣкъ на доходъ въ 340 000 фунт. стерл.

Всѣ должности постоянныя, за исключеніемъ генераль-почтмейстера и генераль-казначея, которые назначаются казначействомъ (Treasury) и мѣняются вмѣстѣ съ министерствомъ; остальные всѣ назначаются генераль-почтмейстеромъ, при чемъ не столько принимается во вниманіе покровительство, сколько дѣйствительная заслуга.

Существовавшій до XVIII столѣтія обычай распечатыванія писемъ, нынѣ совершенно оставленъ.

4) Управление погашенія государственныхъ долговъ (Reduction of the National Debt Office).

Въ правленіе Георга III было положено ежегодно отлагать 1 милл. фунт. стерл. для погашенія долговъ; въ послѣдствіи при Георгѣ IV въ 1829 году прежняя цифра была отмѣнена и постановлено отлагать ежегодно одну четверть чистаго остатка государственныхъ доходовъ.

Для распредѣленія и управленія погашеніемъ существуетъ коммисія изъ канцлера казначейства, президента (Speaker) нижняго парламента, главнаго барона, главнаго счетчика, директора и вице-директора англійскаго банка.

Кромѣ постоянныхъ занятій по погашенію долговъ, управленіе погашенія государственныхъ долговъ ревизуетъ еще всѣ сберегательныя и вспомогательныя кассы королевства.

Число чиновниковъ въ управленіи 37 подъ непосредственнымъ начальствомъ генераль-контролера (6) (General Comptroller).

Назначеніе этихъ чиновъ зависитъ отъ канцлера казначейства.

(1) 2500 ф. ст.

(2) 2000 ф. ст. каждому.

(3) 740 ф. ст.

(4) 800 ф. ст.

(5) 740—1700 ф. ст.

(6) 1500 ф. ст.

5) Управление прокурора казначейства (*Solicitor to the Treasury*).

Прокуроръ казначейства ⁽¹⁾ исполняетъ почти тѣ же должности какъ у насъ въ Россіи юрисконсульты при военномъ и морскомъ министерствахъ; онъ выбирается обыкновенно изъ числа извѣстныхъ адвокатовъ (*Barristers*) и служитъ вмѣстѣ съ тѣмъ прокуроромъ для обоихъ парламентовъ и для всѣхъ другихъ казенныхъ управленій, которыя не имѣютъ отдѣльнаго прокурора. Число чиновниковъ ⁽²⁾ всего управленія простирается до 9, которые назначаются канцлеромъ казначейства.

6) Управление генераль-казначей (*Paymaster General's Office*).

На обязанности этого управленія лежитъ производство платежей: жалованья гражданскимъ чиновникамъ, по утвержденнымъ долгамъ и смѣтнымъ расходамъ военнаго и морскаго министерства, при чемъ оно военному министерству отпускаетъ деньги по статьямъ смѣты въ общей суммѣ и для морскаго министерства передаетъ деньги отдѣльнымъ 4 казначеямъ въ Чатамъ, Ширнесъ, Портсмутъ и Плимутъ. Платежи эти производитъ, за вышеупомянутыми исключеніями, генераль-казначей каждому кредитору казны отдѣльно. Слѣдуетъ, однакоже, замѣтить, что авансы допускаются съ тѣмъ, чтобы они впоследствии очищались подлежащими документами.

Число чиновниковъ доходитъ до 64 ⁽³⁾ и въ главѣ ихъ стоитъ генераль-казначей ⁽⁴⁾ (*Paymaster General*), который мѣняется съ министерствомъ и считается членомъ онаго, какъ министръ безъ портфеля.

7) Управление генераль-контролера (*Comptroller General of the Receipt and Issue of his Majesty's Exchequer*).

Это управленіе замѣняетъ предполагаемый у насъ ко введенію предварительный контроль. Ни одинъ расходъ и ни одно поступленіе не минуетъ генераль-контролера.

Имѣющій получить изъ министерства финансовъ, подъ какимъ бы то ни было наименованіемъ, казенныя деньги, прежде всего долженъ представить документы на полученіе денегъ въ управленіе генераль-контролера. Эти документы состоятъ, въ большей части случаевъ, изъ кабинетныхъ указовъ, которые подписываются комиссарами казначейства (*Commissioners of the Treasury*, младшимъ лордомъ) и разрѣшаютъ генераль-контролеру, въ извѣстные сроки и въ извѣстныхъ суммахъ, отпускать деньги изъ англійскаго банка извѣстнымъ, поименованнымъ, отчетнымъ лицамъ (генераль-казначей). Такой кабинетный указъ обыкновенно записывается въ цен-

⁽¹⁾ 2000 ф. ст.⁽²⁾ 130—1500 ф. ст.⁽³⁾ 100—1000 ф. ст.⁽⁴⁾ 2000 ф. ст.

тральномъ финансовомъ управленіи (*Treasury*) въ особія книги; къ нему прилагается казначейское предписаніе (*Treasury Warrant*) и отсылается къ генераль-контролеру, который, повѣривъ и удостовѣривъ его правильность, отсылаетъ въ англійскій банкъ. Только на основаніи такого удостовѣренія генераль-контролера банкъ выплачиваетъ деньги. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ, какъ напр. при платежахъ утвержденныхъ долговъ или штатныхъ расходовъ, не требуется кабинетнаго указа, и одно казначейское предписаніе считается достаточнымъ. Но, во всякомъ случаѣ, на обязанности генераль-контролера лежитъ наблюдать, чтобъ въ основаніи, какъ указовъ, такъ и предписаній, были королевскіе указы, законы или парламентскіе акты.

При такомъ контролѣ, онъ имѣетъ право задержать всякую выдачу, и если бы казначейство считало себя правымъ, а его виновнымъ, то съ жалобою на генераль-контролера могло бы обратиться въ Судъ Королевской скамьи (*Court of Queen's Bench*), гдѣ этотъ вопросъ рѣшается уже судебнымъ порядкомъ.

Впрочемъ, случается, что деньги изъ банка берутся безъ разрѣшенія генераль-контролера. Такъ, напр., въ 1856 году, при повѣркѣ счетовъ за 1855 годъ, оказалось, что сумма такимъ образомъ уплаченныхъ денегъ, доходила до 213 тыс. фун. стерл., причемъ лордъ Монтигль, генераль-контролеръ, объяснялъ, что эти деньги были взяты именно безъ его удостовѣренія.

При приемѣ денегъ соблюдается другой процессъ, именно: каждый приемщикъ запасается особыми бланками изъ управленія генераль-контролера; затѣмъ, при каждомъ представленіи денегъ въ банкъ, онъ наполняетъ два изъ вышеупомянутыхъ бланка и представляетъ при нихъ деньги. Банкъ на нихъ дѣлаетъ надписи о приемѣ (*receipt*) и, оставляя одинъ у себя, въ тотъ же день посылаетъ его въ управленіе генераль-контролера, другой же возвращаетъ приемщику, которому онъ служитъ документомъ при отдаваніи отчета.

Кромѣ того, на этомъ управленіи лежатъ еще двѣ обязанности:

1) Въ наблюденіи и распоряженіи биллями казначейства (*Exchequer Bills*). Биллями казначейства именуется особаго рода денежные бумаги, выпускаемые на основаніи особаго казначейскаго предписанія (*Treasury Warrant*), когда ожидаемые доходы еще не поступили, а требуется произвести расходы; онѣ приносятъ отъ $1\frac{1}{2}$ до $2\frac{1}{2}$ % въ годъ и составляютъ преимущественно неутвержденный долгъ.

2) Въ наблюденіи и повѣркѣ установленныхъ закономъ вѣсовъ и монеты, вслѣдствіе чего, въ заведываніи управленія находятся, сохраняемыя въ Вестминстерѣ, узаконенныя пробы золота и серебра.

Управление состоитъ изъ генераль-контролера (*), который избирается на всю жизнь (*during good behaviour*), не можетъ быть смѣненъ, ни занимать какую-либо другую должность или присутствовать въ парламентѣ; у него находится помощникъ (**) и 11 подчиненныхъ чиновниковъ (°). Въ теченіе 1847 года, управление обревизовало 117 кабинетныхъ указовъ и 366 казначейскихъ предписаний, на 129 623 142 фун. стерл.

8) Управление счетной палаты (*Commissioners of Audit*).

Управление это занимаетъ въ англійской администраціи мѣсто *Cour des comptes* французскаго, бельгійскаго и другихъ государствъ. Это есть контроль послѣдовательный.

Каждые три мѣсяца получаетъ палата отъ генераль-контролера вѣдомость о всѣхъ пропущенныхъ имъ предписаніяхъ о расходѣ денегъ и увѣдомленіяхъ о полученіи денегъ въ банкѣ на счетъ государства (*on the account of Her Majesty's Exchequer*); съ другой стороны, всѣ отчетныя лица, какъ по приходу, такъ и по расходу денегъ, представляютъ также, въ тѣ же сроки, свои отчеты. О каждомъ повѣренномъ счетѣ, счетная палата представляетъ въ казначейство докладъ, который утверждается канцлеромъ казначейства и двумя младшими лордами; затѣмъ, онъ возвращается въ счетную палату, отъ нее, опять къ главному протоколисту (*Remembrancer*) и отъ него назадъ, въ счетную палату, гдѣ онъ остается. Отчетное лицо получаетъ, затѣмъ, квитанцію счетной палаты, если отчетъ имъ представленъ окончательный, или только увѣдомленіе, если отчетъ не окончательный.

Все управление состоитъ изъ 118 чиновниковъ (°) и представляетъ учрежденіе, отживающее свой вѣкъ, наполненное пустою формалистикою, безъ всякаго существеннаго значенія, какъ, вообще, и всѣ прочія счетныя палаты, а преимущественно французская.

9) Управление монетнаго двора (*Royal Mint*).

Въ главѣ управленія стоитъ постоянный монетный мастеръ (°) (*Master and Worker*); онъ заключаетъ контрактъ съ казною на изготовку извѣстнаго количества монеты и, въ свою очередь, нанимаетъ подвѣдомственныхъ лицъ. Число чиновниковъ доходить до 63. Расходы на чеканку золотой монеты доходили, въ 1856 году, до 13 500 фунт. стерл., на серебряную—до 5000 ф. ст., на мѣдную—до 7500 фунт. стерл. и потеря на золото до 10 т. фун. стерл. Вычеканено же было, въ этомъ году, монеты золотой на 6 002 114 ф. ст., серебряной—462 528 ф. стерл., мѣдной—11 418 ф. ст., всего на 6 476 060 ф. ст.

(*) 2000 ф. ст.

(°) 100—1660 ф. ст.

(°) 1500 ф. ст.

(*) 1000 ф. ст.

(°) 100—900 ф. ст.

10) Управление авансовъ на промышленныя предприятия (Public Works Loan office).

Это управленіе образовано въ 1817 году, дабы, посредствомъ авансовъ биллями казначейства, способствовать развитію народной промышленности и для доставленія занятія рабочему классу. Оно состоитъ изъ комиссаровъ, безъ жалованья, которымъ дано право назначать секретаря ⁽¹⁾ и другихъ чиновниковъ управленія, число которыхъ доходитъ до 6 ⁽²⁾. Теперь билли уже не употребляются, но ежегодно ассигнуется парламентомъ на этотъ предметъ 300 000 фунт. стерл., которые управленіемъ расходуются по просьбамъ частныхъ лицъ и отдѣльныхъ корпорацій.

11) Управление заготовленія канцелярскихъ припасовъ (Stationery office).

Большія злоупотребленія, которыя производились въ министерствахъ по заготовленію канцелярскихъ припасовъ, заставили, въ 1786 году, правительство образовать это управленіе, которое нынѣ заготавливаетъ канцелярскіе припасы почти для 217 управленій, преимущественно распорядительныхъ.

Оно состоитъ изъ 35 чиновниковъ ⁽³⁾ подъ начальствомъ одного контролера ⁽⁴⁾.

Оканчивая этимъ краткій обзоръ финансоваго управленія Великобританіи, мы изъ приведеннаго видимъ, что Великобританія для сбора дохода въ 18 $\frac{6}{11}$ г. въ 70 283 674 фунт. стерл. употребляетъ безъ малаго 31 500 чиновниковъ, содержаніе которыхъ доходитъ до 5 000 000 фунт. стерл., что составляетъ 7 $\frac{1}{2}$ % на весь получаемый доходъ, причемъ средняя цифра содержанія чиновника составляетъ почти 160 фунт. стерл. Сравнивая эти съ таковыми же французскаго правительства, мы видимъ почти при равномъ доходѣ 1859 г. въ 70 956 754 фунт. стерл. (177 391 114 фр.), что число чиновниковъ доходитъ до 70 500, на которыхъ употребляютъ 8 731 014 фунт. ст. (218 275 351 фр.) (*), что составитъ 12 $\frac{1}{3}$ % всего дохода, причемъ средняя цифра содержанія доходитъ только до 125 фунт. ст. Въ Россіи, за неимѣніемъ данныхъ о числѣ чиновниковъ, а въ особенности вслѣдствіе производства сбора доходовъ разными вѣдомствами, трудно вывести вѣрныя данныя, но во всякомъ случаѣ можно положительно сказать, что мы гораздо ближе стоимъ къ Франціи, если не превосходимъ ея.

В. X.

(1) 1000 ф. ст.

(3) 200—350 ф. ст.

(2) 140—400 ф. ст.

(4) 1000 ф. ст.

(*) Въ смѣтѣ 1862 г. цифра доходовъ исчислена въ 1 974 070 028 фр., а расходъ по сбору этихъ доходовъ въ 233 540 945 фр., что составляетъ тѣ же почти 12%.

ОПИСАНІЕ ИНСТРУМЕНТОВЪ КОРАБЛЕВОЖДЕНІЯ, ПРЕДСТАВЛЕННЫХЪ НА ВСЕМІРНУЮ ВЫСТАВКУ ВЪ ЛОНДОНѢ.

Въ числѣ представленныхъ на выставку инструментовъ, многіе уже давно введены во всеобщее употребленіе, другіе же относятся къ новѣйшимъ изобрѣтеніямъ. О первыхъ можно сдѣлать положительныя заключенія; вторые же требуютъ строгаго обсужденія и повѣрки на практикѣ, прежде нежели что либо возможно сказать объ нихъ вѣрное. Съ этой точки зрѣнія мы и будемъ разсматривать этотъ предметъ.

О КОМПАСАХЪ, ПРЕДСТАВЛЕННЫХЪ КОМПАСНОЮ ОБСЕРВАТОРІЕЮ ВЪ ВУЛИЧѢ.

Главный компасъ (Standard) работы Баррова (Barrow): форма и всѣ детали этихъ компасовъ хорошо у насъ извѣстны: съ выписанныхъ изъ Англіи образцовъ, копируемъ мы свои лучшіе компасы и снабжаемъ ими всѣ новыя суда.

Въ этомъ компасѣ помѣщена легкая картушка съ четырьмя стрѣлками. Послѣ многихъ опытовъ надъ различнымъ числомъ и формою стрѣлокъ, убѣдились, что для полученія *наибольшей направляющей магнитной силы*, лучше всего имѣть четыре стрѣлки, каждую составлять изъ двухъ полосъ лучшей стали, употребляемой для часовыхъ пружинъ. Опыты показали, что *наизыгоднѣйшее размѣщеніе стрѣлокъ* подъ картушкою есть то, когда оконечности среднихъ стрѣлокъ находятся на дѣленіи 15° , а крайнія на 45° отъ меридіана N и S. При этомъ положеніи картушка скоро успокаивается и при сообщеніи ей движенія въ вертикальномъ и горизонтальномъ направленіи, правильно качается, тогда какъ при другомъ размѣ-

щеніи стрѣлокъ, картушка имѣетъ неправильное сотрясающее колебаніе вверхъ и внизъ (*wabbling*).

Для штормовыхъ погодъ употребляютъ картушку подъ названіемъ тяжелой; у ней среднія стрѣлки состоятъ изъ 4 полосъ стали и имѣютъ большую ширину въ срединѣ.

При двухъ стрѣлкахъ подъ картушкою, ихъ размѣщаютъ въ 60° одну отъ другой, т. е. въ 30° отъ діаметра N и S. Для экономіи допущено въ путевыхъ и шлюпочныхъ компасахъ имѣть по одной стрѣлкѣ подъ картушкою.

Г-нъ Арчибальдъ Смитъ, подвергнувъ математическому анализу вопросъ о наилучшемъ расположеніи стрѣлокъ, доказалъ, что только при 60° разстоянія между оконечностями стрѣлокъ, моментъ инерціи при всѣхъ направленіяхъ стрѣлокъ одинаковъ; это и есть причина ихъ плавнаго успокоиванія. При 4 стрѣлкахъ, размѣщенныхъ между собою въ разстояніи 30° по дугѣ, надо разсматривать ихъ, какъ бы двѣ пары стрѣлокъ; каждая пара, отдѣльно взятая, будетъ соответствовать изложенному выше правилу и имѣть между соответствующими ей стрѣлками 60° разстоянія. Правило это вполне подтверждено опытами.

При исправленіи большой девіаціи магнитами, помѣщенными около компасовъ на желѣзныхъ судахъ, особенно на *Great-Eastern* ѣ, найдено, что только при выше изложенныхъ правилахъ разстоянія стрѣлокъ могли избавиться отъ вновь образующейся девіаціи и имѣющей свойство измѣняться отъ O на W черезъ каждые 60° . Этого рода девіація всегда существуетъ въ значительной степени при картушкѣ съ одною только стрѣлкою.

Здѣсь считаю не лишнимъ замѣтить, что въ послѣднее время, при обращеніи особеннаго вниманія на необходимость строгаго изслѣдованія законовъ девіаціи на большихъ желѣзныхъ и блиндированныхъ судахъ, опытами и теоріею найдено рѣзкое различіе между дѣйствіями на компасъ: *твердаго* желѣза, удерживающаго магнетизмъ, и *мягкаго*, легко намагничивающагося и теряющаго магнетизмъ; это зависитъ отъ расположенія желѣза на суднѣ. Оно можетъ производить: *полукруговую* (*Semicircular*) девіацію, которая въ одной половинѣ полуокружности имѣетъ O-ую, въ другой—W-ую девіацію; *четвертную* (*Quadrantal*) девіацію, которая измѣняется въ каждой четверти компаса.

Осѣщеніе компасовъ принято двумя лампами съ боковъ; такое устройство считаютъ необходимымъ какъ для доставленія достаточнаго количества свѣта, такъ и для того, чтобы въ случаѣ исправленія одной изъ лампъ имѣть всегда возможность видѣть курсъ судна. Прежде часто случалось, что въ свѣтлую погоду задувало

лампу, или заливало водою, или лампа не имѣла достаточной тяги для горѣнія. Послѣ произведенныхъ опытовъ надъ наилучшимъ устройствомъ верхняго колпака надъ лампами, принята система г-на Бромтона. Она состоитъ изъ трехъ частей: (черт. 1) нижняя *ab* съ горизонтальнымъ рядомъ боковыхъ отверстій; она припаяна къ верху лампы и имѣетъ внутри мѣдный усѣченный конусъ *ac*, укрѣпленный въ своемъ основаніи. Другая часть, *de*, надѣвается на нижнюю *ab*, въ ней заключенъ пустой мѣдный шаръ *f*, придерживаемый полосками съ боковъ. Верхняя часть, съ желобчатымъ колпакомъ *ghy*, надѣвается на *de*. При этомъ устройствѣ верхъ трубы не нагревается, тяга воздуха идетъ свободно, и ни залить, ни потушить лампу при такомъ устройствѣ нельзя.

Компасъ съ жидкостію г-на Веста. Устойчивость компасовъ съ жидкостію давно извѣстна; это и есть причина ихъ введенія для шлюпокъ, подверженныхъ стремительной качкѣ. При пальбѣ изъ орудій картушку не приподнимаютъ со шпильки, но отъ этого эти компасы страдаютъ мало и потому удобны для употребленія какъ путевые компасы.

Одинъ изъ важныхъ недостатковъ компасовъ этого рода состоялъ въ томъ, что, при дѣйствіи на жидкость высокой температуры, она, расширяясь, выдавливала стекло, а при низкихъ температурахъ образовывались воздушные пузырьки, вредно дѣйствующие на устойчивость компаса. Это заставило устраивать компасы такъ, чтобъ имѣть дополнительный резервуаръ выше стекла, или неполнѣ наливать котелокъ. Еще одинъ изъ важныхъ недостатковъ происходилъ отъ нечистоты жидкости, состоящей изъ воды и спирта; она отъ времени темнѣла и производила на стрѣлкѣ ржавчину, которая отъ этого теряла часть своей силы.

Г-нъ Вестъ въ своихъ компасахъ съ жидкостію отчасти отстранилъ эти недостатки, и теперь они одобрены компасною обсерваторіею для употребленія на военныхъ судахъ для шлюпокъ и даже какъ путевые компасы.

Г-нъ Вестъ въ первый разъ ввелъ въ компасахъ такое устройство, что жидкость въ котелкѣ подвергается снизу давленію дѣйствіемъ желобчатой мѣдной пластинки, состоящей изъ одноцентренныхъ круговъ, подобно употребляемой для анерондовъ.

Система его компасовъ состоитъ (черт. 2) изъ мѣднаго котелка *bb* съ плоскимъ дномъ, въ которомъ вырѣзано круглое отверстіе. На днѣ установлена крестообразно рамочка, въ которую ввинчивается основаніе для шпильки. Съ боку котелокъ имѣетъ два выступа съ отверстіями *f* и *g*; въ одно изъ нихъ *f* наливается жидкость, въ другое *hg* выпускается воздухъ; оба отверстія плотно за-

винчиваются. На уступѣ дна котелка навинчивается круглая рама, съ припаенною къ ней желобчатою мѣдною пластинкою *aa*. На котелокъ навинчивается второе дно, полушарнаго вида, *cde*; въ немъ сдѣлано винтовое отверстіе *d*.

До наполненія котелка жидкостію, къ наружному дну *cde* привинчиваютъ мѣдную трубку воздушнаго насоса и выкачиваютъ воздухъ изъ пространства *acde*. При этомъ эластичная пластинка приметъ выпуклую фигуру внизъ, а внутреннее пространство котелка увеличится; тогда верхнюю трубку воздушной помпы закрываютъ краномъ и отдѣляютъ отъ насоса.

Положивъ на мѣсто картушку, завинчиваютъ плотно крышку, оборачиваютъ котелокъ отверстіями *f* и *g* вверхъ, и вливаютъ воду со спиртомъ. Наполнивши котелокъ до верху жидкостію, закрываютъ наглухо отверстіе *f*, открываютъ слегка кранъ помпы, чтобы выгнать послѣднія частицы оставшихся воздушныхъ пузырьковъ, завинчиваютъ отверстіе *hg* и отнимаютъ трубку помпы отъ котелка.

Эластичная пластинка при сжатіи жидкости уступаетъ давленію наружнаго воздуха и не допускаетъ образованія пузырьковъ въ котелкѣ; при разширеніи жидкости, та же пластинка принимаетъ болѣе выпуклое образованіе и, облегчая давленіе на стекло, устраняетъ возможность его поврежденія.

Котелокъ внутри вылуженъ, стрѣлка покрыта гутта-перчею, а картушка сдѣлана изъ слюды съ наведенною на ней амальгамою, подобно циферблату часовъ; этими нововведеніями устранено измѣненіе цвѣта жидкости.

Шпилька имѣетъ внутри основанія пружину, чѣмъ предупреждается соскакиваніе съ нея картушки, еслибы компасъ былъ повероченъ вверху дномъ.

За этотъ компасъ, не смотря на его сложность, г-ну Весту присуждена медаль.

Шлюпочные компасы г-на Дента съ жидкостію: одинъ съ освѣщеніемъ сбоку, другой съ освѣщеніемъ сверху. У насъ приняты точно такіе же за образцы. Недостатки въ образованіи пузырьковъ въ представленныхъ компасахъ отстранены устройствомъ отдѣльнаго резервуара выше плоскости стекла, куда всегда можетъ скопляться образовавшійся воздухъ при сжатіи жидкости. Черт. 3 и 4 представляютъ вертикальныя сѣченія, черт. 3—резервуара, черт. 4—котелка, наполненнаго жидкостію. Жидкость состоитъ изъ одной трети спирту и двухъ третей чистой воды. Въ холодныхъ климатахъ количество спирту увеличивается, для отстраненія замерзанія.—В мѣдная картушка, покрытая амальгамою; шпилька пригнѣплена плашмя; отъ шляпки внизъ идетъ большой конусъ, чтобы при обращеніи

компаса вверху дномъ, картушка не соскочила со шпильки. С стекло наверху крышки *D*, резервуара. Онъ имѣетъ вверху завинчивающееся отверстіе *R*, и подъ нимъ дыру *E* для сообщенія внутренности котелка съ резервуаромъ.

При наполненіи котелка отвинчиваютъ винтъ *R*, вставляютъ въ него воронку и лютъ жидкость до верха стекла, а частію наполняютъ резервуаръ и завинчиваютъ отверстіе *R*.

При разширеніи жидкости, она входитъ резервуаръ и сжимаетъ въ немъ воздухъ. Еслибы отъ качки образовались пузырьки подъ стекломъ, то, наклоня котелокъ, ихъ легко можно чрезъ отверстіе *E* ввести въ резервуаръ. Эти компасы г-на Дента, особенно малыхъ размѣровъ, употребляемыхъ для спасительныхъ лодокъ, заслуживаютъ вниманія, какъ лучшіе образцы, вполне удовлетворяющіе своему назначенію. Г-ну Денту за эти компасы назначена медаль.

АНГЛІЙСКІЕ КОМПАСЫ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ ЧАСТНЫМИ ЛПЦАМИ НА ВСЕМІРНУЮ ВЫСТАВКУ.

Компасы г-жи Тейлоръ. Въ Англіи каждый компасный мастеръ старается придать какую нибудь особенность своимъ компасамъ, которые и носятъ его названіе; многія изъ этихъ нововведеній достойны вниманія.

Выше было высказано достоинство компасовъ съ жидкостію для уменьшенія вліянія, на шпильку и шляпку, судовой качки и сотрясенія отъ дѣйствія винта при ходѣ подъ парамп. Постоянное дѣйствіе упругаго дна на жидкость въ котелкѣ полезно для устраненія воздушныхъ пузырьковъ и предупрежденія выдавливанія стекла, при переменѣ температуры.

Г-жа Тейлоръ три года тому назадъ начала вводить въ своихъ компасахъ гутта-перчевое внутреннее дно *b*, (черт. 5), которое помѣщено на закраинахъ *aa* уступовъ, сдѣланныхъ въ котелкѣ; оно прикрывается колпакомъ *cc* съ отверстіями, которыя допускаютъ жидкость дѣйствовать прямо на гуттаперчевое дно *b*; самый же колпакъ сдѣланъ для утвержденія на немъ шпильки *d*.

Компасы Блакена. Джонъ-Грей первый ввелъ въ употребленіе компасы съ жидкостію, сдѣлавши два котелка, изъ которыхъ внутренній плаваетъ въ наружномъ. Онъ также первый подвѣсилъ наружное кольцо компаса на горизонтальныхъ гуттаперчевыхъ подвѣсахъ и ввелъ подставки для шпильки, двигающейся въ цилиндрѣ и дѣйствующей на гуттаперчевый кружокъ. Этими приспособленіями онъ значительно уменьшилъ вліяніе сотрясенія на стрѣлку.

Въ путевыхъ компасахъ фрегата «Генераль-Адмираль» (черт. 6),

сдѣланныхъ въ Америкѣ г-мъ Blunt'омъ, по моему предложенію, введены четыре вертикальныя гуттаперчевыя подвѣски, между двумя отдѣльными кольцами *a* и *b*; въ компасѣ и обручахъ ничего неизмѣнено. Когда желаютъ употреблять подвѣски, то наружное ихъ кольцо *aa* накладываютъ на нактоузъ, а внутреннее *bb* принимаетъ цапфы отъ кольца компаса. Обыкновенно же компасъ ставятъ на подставки, подобныя тѣмъ, какія введены въ главныхъ компасахъ. При обоихъ положеніяхъ компаса, т. е. на подставкѣ или на гуттаперчевыхъ подвѣскахъ центръ картушки остается въ той же точкѣ.

Г-нъ Блакеней (черт. 7) подвѣсилъ на четырехъ гуттаперчевыхъ полоскахъ *aa* дно котелка къ внутреннему кольцу *bb*, которое своими цапфами накладывается на другое кольцо *cc*,двигающееся въ выемкахъ нактоуза *dd*.

Укрѣпивъ шпильку *f* къ картушкѣ, онъ, въ основаніи цилиндрическаго продолженія шляпки *g*, помѣстилъ гуттаперчевый кружокъ *k*. Въ этихъ компасахъ, при сильныхъ ударахъ въ бокъ нактоуза и быстрыхъ наклоненіяхъ въ сторону, картушка все таки остается спокойною и не измѣняетъ своего направленія. За такое приспособленіе г. Блакеней получилъ одобрителный отзывъ.

Компасъ Комерона. Путевые компасы обыкновенно устанавливаются ниже борта судна, а потому ими нельзя брать пеленги предметовъ. Точное же ихъ направленіе получается черезъ сличенія съ главнымъ судовымъ компасомъ, установленнымъ въ удобномъ мѣстѣ, гдѣ судовой магнетизмъ имѣетъ наименьшее дѣйствіе,—и на высотѣ, позволяющей видѣть весь горизонтъ. Желая дать возможность повѣрить путевой компасъ, независимо отъ главнаго, наблюденіями днемъ солнца и луны, а ночью—полярной и другихъ звѣздъ, г. Blunt въ Америкѣ для фрегата «Генераль-Адмиралъ» сдѣлалъ, по моему указанію, слѣдующее устройство: на обыкновенномъ мѣдномъ шарообразномъ колпагѣ, закрывающемъ нактоузъ сверху, и имѣющемъ двѣ лампы по бокамъ, былъ придѣланъ мѣдный цилиндръ, въ 6 дюймовъ діаметромъ и въ 3 высоты, который закрывался стекломъ. Въ немъ была вдѣлана прозрачная картушка безъ стрѣлки, ось которой вращалась сверху ключемъ для установки румбовъ картушки, согласно нижней компасной. На цилиндръ сбоку надѣвалось кольцо, имѣющее двѣ подставки, на которыхъ вращалась на осяхъ въ вертикальной плоскости зрительная труба. Передъ глазнымъ стекломъ въ трубѣ вдѣланъ былъ кружокъ съ четырьмя цвѣтными стеклами, закрывающими ось сообразно яркости свѣта.

При наблюденіи, трубу наводятъ на солнце или звѣзду, замѣчаютъ моментъ, потомъ обращаютъ ее внизъ и смотрятъ дѣленіе

градусовъ на прозрачной картушкѣ, которое есть ничто иное какъ азимутъ свѣтила.

Имѣя азимутныя таблицы, находятъ по времени наблюденія истинный азимутъ, и сравнивъ его съ компаснымъ, получаютъ величину: склоненія и девиациі, т. е. поправку на курсъ судна.

Полярная звѣзда, находясь почти что въ направленіи истиннаго сѣвера, во всякій моментъ ночи, по наблюденію ея, дастъ требуемую поправку.

Удобство этого приспособленія дало мнѣ легкое средство постоянно имѣть истинный курсъ фрегата на пути изъ Америки въ Россію. Недостатки его состоятъ въ нѣкоторой погрѣшности полученныхъ данныхъ, когда наблюденіе сдѣлано при значительномъ кренѣ судна и если направленіе свѣтила было внѣ плоскости этого крена. Впрочемъ, величину этой погрѣшности всегда можно опредѣлить.

Г-нъ Камеронъ, въ предложенномъ имъ обыкновенномъ компасѣ, вдѣлалъ во внутреннемъ обводѣ нактоуза, вращающій кругъ съ дѣленіями. На 0° или 180° онъ вставляетъ подставку съ зрительною трубою, обращенною къ центру компаса. Наблюденіе для опредѣленія азимута свѣтила то же самое, что и выше описанное, только здѣсь надо замѣчать какое число градусовъ вращающаго круга соответствуетъ чертѣ на нактоузѣ, обращенной къ носу судна. Замѣченное число градусовъ положенія трубы покажетъ истинный азимутъ свѣтила, а чрезъ сравненіе съ компаснымъ, мы будемъ имѣть погрѣшность на курсъ судна. Трубу можно навести прямо на компасъ и на немъ видѣть азимутъ свѣтила.

Эти компасы закрыты сферическимъ стекломъ, и въ центрѣ каршуки вставлена мѣдная шпилька, по тѣни которой можно опредѣлять азимутъ солнца.

Стрѣлки въ компасахъ г. Камерона не параллельны, но дугообразны; концы ихъ сближаются и имѣютъ разстояніе 15° по дугѣ.

За примѣненіе въ компасу устройства для опредѣленія азимута свѣтила г. Камеронъ получилъ одобреніе.

Компасъ Юса. Г. Юсъ представилъ два компаса: одинъ съ жидкостію и прозрачною картушкою, закрытый стекломъ сверху и снизу; его можно, если нужно, помѣщать на мачту. Чтобы устранить образованіе пузырьковъ, которые вредно дѣйствуютъ на устойчивость картушки, г. Юсъ сдѣлалъ двойные бока котелка, съ продольными прорѣзами, которые закрыты, между боками, гуттаперчевыми пластинками. Жидкость, помѣщенная во внутреннемъ котелкѣ, можетъ входить въ боковые прорѣзы и давить на гуттаперчу. При сжатіи жид-

кости, отъ дѣйствія упругости гуттаперчевыхъ пластинокъ, воздушныхъ пузырьковъ не образуется.

Другой компасъ г. Югса сдѣланъ съ цѣлю установки его магнитами, внизу котелка, для уничтоженія вліянія судового желѣза.

Въ немъ устроено два дна, и между ними два прорѣза: одинъ по длинѣ судна, другой поперекъ. Въ прорѣзы вставляются магниты различныхъ силъ, сообразно величинѣ девіаціи судна, которую желаютъ уничтожить. Но какъ судовой магнетизмъ отъ переменъ мѣста судна по широтѣ измѣняется, то надо, сообразно этому, замѣнять магниты эти запасными, болѣе или менѣе сильными.

Это устройство врядъ ли окажется практичнымъ, потому что такое близкое помѣщеніе магнитовъ къ стрѣлкѣ, хотя и уничтожаетъ вредную девіацію, но вѣроятно произведетъ новую погрѣшность въ компасахъ, которая будетъ, быть можетъ, менѣе правильна, нежели девіація, уничтожаемая до сихъ поръ по системѣ помѣщенія сильныхъ магнитовъ въ нѣкоторомъ разстояніи отъ компаса.

Для уничтоженія судовой четвертной девіаціи, происходящей отъ вліянія мягкаго желѣза, въ его компасахъ нѣтъ никакого приспособленія.

Одобрить систему компасовъ г. Югса нельзя. Это же мнѣніе и г. Эвенса, начальника компасной обсерваторіи.

Компасы Ковланда, съ вертикальными картушками. Чтобы по возможности удалить компасы отъ вліянія судового желѣза, нашли полезнымъ помѣщать ихъ на мачтѣ, возвышая значительно надъ палубою, иногда болѣе 50 футъ. На нѣкоторыхъ судахъ подобное помѣщеніе компасовъ не устраняло большой девіаціи; это происходило отъ того, что не было изслѣдовано сначала въ суднѣ направленіе нейтральной линіи его магнетизма, а слѣдовательно не было выбрано лучшее мѣсто для помѣщенія компаса.

Если желѣзное судно строилось носомъ къ сѣверу, то вся масса въ совокупности можетъ быть разсматриваема какъ одинъ магнитъ, въ которомъ направленіе нейтральной линіи идетъ наклонно, возвышаясь въ носовой части и опускаясь въ кормѣ. Изъ этого распредѣленія силы судового магнетизма видно: что если на подобномъ суднѣ помѣстить компасъ на бизань-мачтѣ, то удаленіе его отъ палубы не будетъ способствовать удаленію его отъ значительнаго вліянія судового магнетизма, а потому на судахъ, построенныхъ носомъ къ сѣверу, возвышенный компасъ лучше помѣстить на фокъ-мачтѣ.

Обратно, когда судно построено носомъ къ югу, то нейтральная линія магнетизма его и магнитная расположатся иначе. Въ этомъ случаѣ, помѣщеніе компаса на бизань-мачтѣ будетъ способствовать уменьшенію девіаціи.

Здѣсь должно замѣтить, что для назначенія мѣста главнаго компаса на желѣзныхъ, а особенно на блиндированныхъ судахъ, на которыхъ палуба состоитъ изъ желѣзной и деревянной настилокъ, необходимо опредѣлить направленіе нейтральной линіи и расположеніе магнетизма въ корпусѣ судна; изъ этого будетъ видно, что на нѣкоторыхъ судахъ, мѣсто для главнаго компаса придется назначить въ носу, и во всякомъ случаѣ, гораздо выше того, которое допущено на деревянныхъ судахъ.

Когда изслѣдованъ характеръ разположенія судоваго магнетизма и найдено мѣсто для лучшаго помѣщенія главнаго компаса, тогда это мѣсто должно быть приготовлено для него, сообразно новымъ требованіямъ. Онѣ суть слѣдующія: ни въ какомъ случаѣ не имѣть подъ компасомъ желѣзныхъ бимсовъ, на разстояніи покрайней мѣрѣ 5 футъ впереди и позади его. Это легко выполнить, перерѣзавъ бимсы и сдѣлавши фальшивый люкъ въ 8 футъ шириною. На этомъ мѣстѣ, т. е. на фальшивомъ люкѣ, не слѣдуетъ класть желѣзной настилки, а покрывать только однѣми палубными досками.

Другое главное условіе—не помѣщать желѣзныхъ шпильсовъ, на разстояніи ближе 14 футъ отъ главнаго компаса, а дѣлать ихъ деревянные.

Сохраненіе этого правила важно для отстраненія, по возможности, дѣйствія качки на отклоненія компаса въ сторону; безъ этого условія разстройство компаса доходитъ до того, что показанія его дѣлаются совершенно неправильными. Такъ на многихъ судахъ, гдѣ допущены цѣльные желѣзные бимсы подъ компасами, отъ одного градуса крена судна, производится отклоненіе компаса на два градуса, т. е., при качкѣ судна въ 15° съ боку на бокъ, компасъ будетъ качаться до 60° . Блиндированныя же суда имѣютъ еще большее отношеніе градуса крена къ градусу отклоненія компаса; такъ, на *Warrior* оно доходитъ на нѣкоторыхъ румбахъ до 3° . Подобное разстройство главныхъ компасовъ, при неустойчивости этихъ судовъ, составляетъ одинъ изъ важныхъ вопросовъ Компасной Обсерваторіи, изыскивающей средства уменьшить и даже устранить это вліяніе. До сихъ поръ вопросъ этотъ еще не рѣшенъ окончательно, хотя многія испытанія на компасной обсерваторіи и даютъ надежду на полученіе болѣе удовлетворительныхъ результатовъ.

Выбравши удобное мѣсто для компасовъ на мачтѣ, можно значительно отстранить вліяніе судоваго желѣза, и если качка судна незначительная, то эти компасы удовлетворяютъ своему назначенію. При большой же качкѣ, шпильки и шляпки ихъ скоро портятся, и они теряютъ устойчивость.

Полезно бы было имѣть, если только возможно, на мачтѣ ком-

пасы съ жидкостію, которая значительно отстраняетъ вышеказанные недостатки; но мы до сихъ поръ не имѣемъ, подобнаго удовлетворительнаго компаса большихъ размѣровъ, дѣленія котораго были бы хорошо видны сверху и снизу.

Прежде обыкновенно употребляли компасы на мачту съ горизонтальными картушками, обращенными дѣленіями внизъ и освѣщенными сверху. Г-ну Ковланду принадлежитъ мысль устроить картушку такимъ образомъ, что румбы назначены не на плоскости ея, а на цилиндрѣ, придѣланномъ къ окружности картушки, и съ вѣшной стороны его. При такомъ приспособленіи нѣтъ надобности подходить подъ компасъ для разсматриванія румбовъ, какъ это требовалось до сего времени при обыкновенныхъ картушкахъ.

Первоначальное устройство его компасовъ было слѣдующее: къ концамъ обыкновенныхъ стрѣлокъ *ab*, *ab* (черт. 8) прикрѣплялся вертикальный цилиндръ *cd*, *cd*, въ 2 дюйма вышиною, и на немъ углами вверху назначались румбы компаса. Или кольцо картушки состояло изъ усѣченнаго конуса, обращеннаго основаніемъ вверху, такъ что румбы можно видѣть и сбоку и снизу. Компасъ закрывался шарообразнымъ стекломъ *gkg*, а для обозначенія линіи направленія носа или кормы, къ основанію компаса, *gg*, прикрѣплялась вертикально проволока *gl*.

Въ подобномъ компасѣ, помѣщенномъ на мачтѣ, румбы направленій судна хорошо видны издалика. Въ послѣднее время г-нъ Ковландъ сдѣлалъ слѣдующее измѣненіе: устранилъ совершенно магнитныя стрѣлки и началъ магнитить стальное кольцо картушки, присоединивъ къ нему въ точкахъ *N* и *S* съ внутренней стороны небольшіе магниты. Но это измѣненіе не вполне удалось; изъ отчетовъ ливерпульской компасной комисіи видно, что на одномъ изъ судовъ было замѣчено, что точки *N* и *S* на картушкѣ удалены на 15° въ сторону отъ направленія магнитнаго *N*, и вообще трудно сохраняютъ свое назначенное направленіе румбовъ.

Для доставленія, по возможности, наибольшей устойчивости компасу, онъ устроенъ слѣдующимъ образомъ: тяжелое основаніе *aa* (чер. 9) имѣетъ конусъ *bb* вершиною вверху, которою онъ и надѣвается на подставку *cd*, прикрѣпленную къ мачтѣ; имѣя низко центръ тяжести, относительно точки опоры основанія, эти компасы хорошо сохраняютъ свое равновѣсіе. На конусъ основанія *bb* надѣвается другой мѣдный конусъ *effe*, вертящійся на *bb*; онъ принимаетъ шпильку отъ картушки *g*. Самая картушка состоитъ изъ двухъ крестообразныхъ проволокъ *kkll* (чер. 10), имѣющихъ въ срединѣ шпильку, а на концахъ проволочное кольцо *mm*, которое цапфами *nn* двигается въ другомъ кольцѣ *pp*, а это послѣднее на

осяхъ своихъ цапфъ *qq* принимаетъ магниты и намагниченную цилиндрическую стальную картушку съ назначенными на ней румбами.

Этотъ компасъ довольно хорошо сохраняетъ свое вертикальное положеніе, и вліяніе качки на него значительно уменьшено сравнительно съ другими, до сихъ поръ предлагаемыми, компасами.

Г-нъ Ковландъ сдѣлалъ вертикальную картушку въ азимутъ-компасѣ, и коническую, съ дѣленіями румбовъ внутри его, въ путевомъ компасѣ; но это измѣненіе нельзя назвать улучшеніемъ.

За введеніе компасовъ на мачты съ вертикальными картушками г. Ковландъ получилъ одобреніе судей выставки.

Компасы, представленные другими націями.

Во французскомъ отдѣленіи представлены компасы г-на Санти изъ Марсея.

Азимутъ-компасъ. Нактоузъ (черт. 11) мѣдный, цилиндрическій; котелокъ имѣетъ стеклянное дно; на немъ утверждена шпилька, на которую накладывается картушка, состоящая изъ слюды съ выгравированными на ней румбами и дѣленіями черезъ градусъ. Стрѣлка ординарная, положенная плашмя, головка шляпки на $\frac{5}{8}$ дюйма выше плоскости картушки. На верху котелка внутри наложенъ наклонно кружокъ *ab, cd*, съ дѣленіями черезъ градусъ; 0° дѣленія совпадаетъ съ діаметральною плоскостію судна. Крышка состоитъ изъ мѣднаго обвода со вставленнымъ стекломъ; въ ней придѣланы діоптры. Глазной діоптръ имѣетъ обыкновенный прорѣзъ и еще вертящійся кружокъ съ цвѣтными стеклами для наблюденія азимута солнца. Предметный діоптръ—обыкновенный, съ зеркаломъ снаружи. На стеклѣ крышки назначена линія, совпадающая съ плоскостію діоптра, она облегчаетъ отсчетъ. Освѣщается компасъ снизу.

Отдѣлка компаса во всѣхъ частяхъ очень старательна. Дѣленія черезъ градусъ, для обыкновенной цѣли мореплаванія достаточны; но точность ихъ далеко уступаетъ англійскимъ адмиралтейскимъ компасамъ. Отсчетъ черезъ призму удобнѣе, нежели сверху по чертѣ діоптра, потому что призма даетъ возможность, взявши пеленгъ, тотчасъ получить отсчетъ, чего съ діоптрами достигнуть нельзя. Ординарная стрѣлка, помѣщенная плашмя подъ картушкой, не имѣетъ тѣхъ достоинствъ, какъ составленная изъ нѣсколькихъ стрѣлокъ, соединенныхъ вмѣстѣ и прикрѣпленныхъ къ картушкѣ на ребро. Возвышеніе шляпки на $\frac{5}{8}$ дюйма отъ плоскости картушки нельзя одобрить,—это отступленіе отъ принятаго правила: имѣть центръ картушки въ совпаденіи съ концомъ шпильки и въ одной плоскости съ осями пригнѣса компаса.

Освѣщеніе снизу свѣчами, поднимаемыми всегда на одну высоту посредствомъ пружины, не во всѣхъ климатахъ примѣнимо: тропическіе жары показали, что свѣчи до того дѣлаются мягкими, что употреблять ихъ такимъ образомъ въ этихъ шпротахъ невозможно.

Путевой компасъ Санти имѣетъ два котелка, каждый съ полушарнымъ стекляннымъ дномъ. Внутренній котелокъ закраинами своими накладывается на четыре шпильки, помѣщенные на закраинахъ наружнаго; на шпильки эти наложены предварительно пружины для уменьшенія сотрясенія внутреннего котелка при качкѣ судна. На слюду картушки наклеена сверху бумага и на ней назначены румбы.

Нельзя не замѣтить, что двойное полушарное дно легко можетъ быть разбито и замѣнить его на суднѣ нечѣмъ; трудно также допустить, чтобы пружины, сдѣланныя для уменьшенія сотрясеній внутреннего котелка, достигали своей цѣли. Картушки съ наклеенною бумагою — предпочтительнѣе крашенной слюды: онѣ не такъ скоро портятся и отъ паденія не ломаются.

За тщательную отдѣлку компаса во всѣхъ частяхъ г-ну Санти назначена медаль.

Компасъ Молteni. Въ числѣ множества представленныхъ оптическихъ инструментовъ, находятся компасы обыкновеннаго устройства и незаслуживающіе вниманія. Можно только упомянуть про шляпку съ продѣтою черезъ нее пластинкою изъ рубина. При поврежденіи рубина, для перемѣны точки упора шпильки, нужно только передвинуть пластинку. Эта система давно употребляется во Франціи и заслуживаетъ одобренія.

Изъ Голландіи доставленъ компасъ съ жидкостію, *Фанъ Емдена*. Онъ имѣетъ двойной котелокъ, въ которомъ внутреннее дно изъ гуттаперчи, что сдѣлано для отстраненія образованія воздушныхъ пузырьковъ. Дѣленіе черезъ градусъ. Этотъ компасъ можетъ быть употребляемъ какъ азимуть, что до сихъ поръ, относительно компасовъ съ жидкостію, не было никѣмъ предложено. Для этого въ центрѣ стекла помѣщенъ штиръ, на который надѣваются обыкновенные діоптры.

Изъ Норвегіи, г. Ведель Ярмбергъ представилъ компасъ съ механизмомъ для замѣчанія курсовъ и времени плаванія по каждому курсу.

Устроенный часовой механизмъ вращаетъ надъ компасомъ одинъ разъ въ продолженіе часа отдѣльный цилиндръ *a* (черт. 12). На немъ сдѣлано 12 выцѣднѣ, для принятія чрезъ каждыя 5 минутъ по одному костяному шарикѣ изъ нижняго конца трубочки *b* примыкающей къ боку цилиндра и оканчивающейся вверху чашечкою *c*. Въ эту чашку вкладываютъ шарики, которые, постепенно черезъ каждыя 5 минутъ входятъ по одному въ желобки цилиндра; отсюда

шарики, по мѣрѣ вращенія цилиндра, очутившись надъ центромъ картушки, упадаютъ въ чашечку *d*, прикрѣпленную надъ этимъ центромъ, и по трубочкѣ *f*, идущей отъ этой чашки къ краю картушки по направленію румба *N*, катятся далѣе въ одно изъ 64 отдѣленій *k*, устроенныхъ кругомъ котелка. Эти отдѣленія раздѣляются вертикальными переборками по направленію отъ центра компаса, а съ наружной стороны прикрыты стекломъ.

Если нумерованные шарики положить въ трубочку *b* по порядку, то въ нижнихъ отдѣленіяхъ можно будетъ видѣть курсъ судна черезъ каждыя 5 минутъ, а число шариковъ, помноженное на 5, покажетъ число минутъ пройденное каждыи курсомъ.

Внизу котелка, въ отдѣленіяхъ для приѣма шариковъ, румбы назначены порядкомъ обратнымъ компасному. Такъ, отдѣленіе по направленію носа судна есть *N*, вправо идутъ румбы *N^oW*, *NNW* и т. д., влѣво *N^oO*, *NNO* и т. д., такимъ образомъ, если судно, шедшее на *N*, повернется влѣво на 2 румба, т. е. пойдетъ на *NNW*, то *NNW*-е нижнее отдѣленіе котелка подойдетъ подъ картушку именно противъ того мѣста, гдѣ находится трубочка *f* или компасный *N*. При 64 отдѣленіяхъ отсчетъ получается черезъ каждыя $\frac{1}{2}$ румба.

Неизвѣстно, до какой степени достигается вѣрность этого инструмента, въ особенности, если принять въ расчетъ колебанія картушки и рыскливость самаго судна.

Остальное устройство компаса не имѣетъ ничего замѣчательнаго.

Изъ Пруссіи, г. Хагеръ представилъ путевой и азимутъ компасы. Стрѣлки ординарныя, придѣланныя плашмя; привѣсъ шляпки возвышенъ надъ картушкою на $\frac{3}{4}$ дюйма. Въ путевомъ компасѣ шляпка помещена въ двухъ кружкахъ, подобно тому, какъ подвѣшиваютъ компасный котелокъ въ вагтоузахъ; въ азимутномъ она постоянная. Путевой компасъ раздѣленъ до $\frac{1}{4}$ румба; азимутный на градусы. Діонтры и призма придѣланы къ крышкѣ: при пеленгованіи надо передвигать весь компасъ, что ясно показываетъ невыгоды употребленія этого инструмента.

Изъ Россіи представленъ главный компасъ, измѣненный г. Харитоновымъ и принятый на военныхъ судахъ.

Устройство стрѣлокъ, картушки, азимутнаго круга, алидады съ призмю и подвѣсовъ котелка то же, что въ англійскихъ главныхъ компасахъ.

Чтобы по возможности устранить порчу шпильки и шляпки компаса, отъ сотрясеній судна при дѣйствіи винта, котель, въ которомъ утверждена шпилька, плаваетъ въ другомъ котлѣ, наполненномъ жидкостью. Для того, чтобы котель, на которомъ находится картушка,

не имѣлъ боковыхъ движеній, отъ которыхъ могъ бы передвигаться центръ картушки (какъ наприм. въ компасахъ Грея), къ дну плавающей котла придѣлана трубка, которая плотно надѣвается на стержень, прикрѣпленный къ основному котлу. Жидкость вливается сбоку и закрывается тонкимъ листомъ гуттаперчи, отъ шпильки къ бокамъ котелка. Жидкость состоитъ изъ $\frac{2}{3}$ воды и $\frac{1}{3}$ спирту, но можно употреблять и одну воду, если нѣтъ причины опасаться замерзанія; ее вливаютъ въ компасъ до 2 фунтовъ. До сихъ поръ никто еще не предполагалъ устраивать плавающую коробку въ жидкости, чтобы отстранить вліяніе сотрясенія, и если цилиндръ, входящій въ трубочку котелка, будетъ дѣйствительно отстранять боковыя движенія и отъ времени не будетъ портиться, то это устройство удовлетворитъ современнымъ требованіямъ и устранить порчу шпильки отъ сотрясенія.

До сихъ поръ, чтобы брать пеленгъ главнымъ компасомъ, требовалось снимать колпакъ. Въ представленномъ компасѣ это неудобство отчасти отстранено, и имъ можно легко брать пеленги и производить отсчетъ. Для этого въ колпакѣ сдѣланы два прорѣза, одинъ противъ другаго, закрытые стеклами въ рамахъ, которыя при надобности могутъ открываться. Колпакъ движется на роульсахъ по апличкамъ компаснаго котла и имѣетъ два винта для укрѣпленія его на мѣстѣ. Чтобы двигать алидаду по желанію, не снимая колпака, приспособлены двѣ цѣпочки.

Устройство колпака таково, что его нѣтъ надобности снимать при пеленгованіи, что весьма удобно, особенно въ дождливое время, когда необходимо слѣдить за положеніемъ какого-либо береговаго предмета. Снимая колпакъ для пеленговъ въ ненастную погоду, наблюдатель подвергаетъ дѣленіе круга и компасъ сырости, что значительно портитъ ихъ (*).

Колпакъ имѣетъ одну лампу сверху; свѣтъ на компасъ передается посеребреннымъ рефракторомъ, помѣщеннымъ вверху его. Эта лампа такъ приспособлена, что по желанію освѣщеніе можно совершенно закрыть. Такое устройство избавляетъ отъ необходимости имѣть отдѣльную лампу при компасѣ для пеленгованія. Въ Англіи находятъ необходимымъ имѣть у компасовъ по двѣ лампы, какъ для усиленія свѣта, такъ и для того, чтобы въ случаѣ исправленія

(*) Когда главный пель-компасъ накрытъ колпакомъ англійскаго устройства, то компасная крышка съ алидадою и мишенями не можетъ помѣститься подъ колпакъ, и потому компасъ накрывается крышкою безъ мишеней. Для взятія же пеленговъ необходимо: 1) снять мѣдный колпакъ, 2) стеклянный колпакъ, 3) крышку безъ мишеней и 4) надѣть крышку съ мишенями. Сколько тутъ возни въ штормовую ночь, въ дождь и т. п.

свѣтильни въ одной изъ нихъ, не терять возможности имѣть постоянное освѣщеніе у компаса. Кромѣ этого, пролитое масло, при помѣщеніи лампы сверху, прямо падаетъ на компасъ, а во время сильной качки трудно избѣгнуть этого непріятнаго обстоятельства. Я полагаю, что еслибы можно было принятое у насъ освѣщеніе сверху приспособить къ бокамъ колпака, то подобное устройство, кажется, лучше бы удовлетворило требованіямъ (*).

За улучшеніе компаса, въ особенности за приспособленіе браги-целенги, не снимая колпака, изобрѣтателю присуждена медаль.

МОРСКОЙ БАРОМЕТРЪ.

Барометры, термометры, анероиды и вообще всѣ инструменты для произведенія метеорологическихъ наблюденій на судахъ, находятся въ вѣдѣніи метеорологическаго отдѣленія министерства торговли. Онѣ всѣ провѣряются на метеорологической обсерваторіи въ Кію, и рассылаются на военные суда съ инструкціями объ ихъ употребленіи. Главный начальникъ этой части адмиралъ Фипрой.

Всѣ эти инструменты послѣ многихъ испытаній получили определенное устройство, и ихъ дѣлаютъ по утвержденнымъ образцамъ.

Введенный теперь въ употребленіе морской барометръ значительно усовершенствованъ противу прежнихъ и имѣетъ слѣдующія преимущества:

1) Стекланную трубочку его одѣваютъ вулканизированною гуттаперчей, которая уничтожаетъ сотрясенія. Эта одежда найдена вполне соотвѣтствующею своему назначенію. Для пробы, подобные барометры помѣщали въ разстояніи 2-хъ футовъ отъ орудій, изъ которыхъ стрѣляли; но, несмотря на сильное сотрясеніе, не было случая, чтобы стекло разбивалось, тогда какъ барометры прежняго устройства не выдерживали подобной пробы, и трубки ихъ разбивались.

2) Шкалы дѣлаются изъ фарфора; онѣ очень ясны и дѣленія на нихъ отъ времени не измѣняются.

3) Желѣзныхъ частей, подвергающихся ржавчинѣ, вовсе нѣтъ.

4) Каждая часть можетъ быть отвинчена, осмотрена и вычищена.

5) При барометрѣ имѣется запасная трубка.

Шкалы этихъ барометровъ раздѣлены на сотыя части дюйма.

(*) На каждое судно отпускается одинъ запасный фонарь, которымъ сейчасъ же можно замѣнить потухающій; что же касается до усиленія свѣта, то одинъ фонарь сверху даетъ больше свѣту, чѣмъ два фонаря, общепринятаго устройства, съ боковъ. Въ лампу должно наливать масла только $\frac{3}{4}$ ея вмѣстительности, а потому при 30° крена масло еще не польется изъ лампы.

показанія ихъ совершенно вѣрны; при небольшомъ навыкѣ можно дѣлать отсчетъ до тысячныхъ частей дюйма. Всѣ эти барометры дѣлаются одинакихъ размѣреній, чтобы запасная трубка приходилась къ каждому изъ нихъ.

Подвѣсъ барометра сдѣланъ изъ мѣдной, довольно эластичной полосы, имѣющей на другомъ концѣ на шарнерѣ колѣно, которое не можетъ приблизиться къ подвѣскѣ болѣе, какъ на $\frac{1}{4}$ окружности; этимъ колѣномъ подвѣсъ вкладывается въ привинченную къ стѣнѣ пластинку. Такое устройство позволяетъ прямо снимать барометръ, безъ всякаго отвинчиванія какой либо части. Эластичныя проволочныя подвѣски для барометровъ, введенныя въ нашемъ флотѣ г. Харитоновымъ, вполне соотвѣтствуютъ своему назначенію и лучше эластичной мѣдной полосы, употребляемой въ Англіи. Если трубки нашихъ барометровъ одѣтъ гуттанерчею и сдѣлать шкало съ дѣленіями фарфоровое, то можно надѣяться получить вполне удобный инструментъ для введенія во всеобщее употребленіе на судахъ (*).

Діаметръ резервуара въ морскихъ барометрахъ дѣлается около $1\frac{1}{4}$ дюйма, трубки же около $\frac{1}{4}$ дюйма. Дѣленія шкаловъ, вмѣсто того, чтобы быть дюймовыми, сдѣланы нѣсколько короче, и именно въ пропорціи около 0,04 дюйма на каждый дюймъ длины. Причина подобнаго укорочиванія шкаловъ состоитъ въ томъ, чтобы устранить поправки погрѣшностей, происходящихъ отъ разности діаметровъ резервуара и трубки, при измѣненіи высоты барометра и пониженіи уровня въ резервуарѣ.

Въ представленномъ на всемірную выставку отъ нашего Гидрографическаго департамента, барометръ разность діаметровъ резервуара и трубки относится какъ 1 къ $\frac{1}{3}$, и сообразно этому сдѣлано уменьшеніе дѣленій на шкалѣ барометра, а потому показанія его безъ всякихъ поправокъ должны согласоваться съ нормальными.

Трубки каждаго барометра нумеруются и слѣчаются съ нормальными, и поправки при повѣркѣ ихъ записываются въ отдѣльный журналъ на обсерваторіи, а копіи отсылаются съ барометромъ.

СФЕРЕОМЕТРЪ БЕРГГЕРА.

Для назначенія пути плаванія по дугѣ великаго круга, измѣренія ея и назначенія курса во всякой его точкѣ, г. Бергеръ предложилъ

(*) Фарфоровое шкало едва-ли можно раздѣлить такъ же вѣрно, какъ мѣдное, которое дѣлится на дѣлительной машинѣ; къ тому же, въ случаѣ разбитія трубки, можетъ разбиться и фарфоровое шкало, тогда какъ мѣдное остается годнымъ для вновь вставленной трубки. Что же касается ясности, то на *посеребренной* мѣди гравированныя черныя цифры видны не хуже, нежели на фарфорѣ. *Ред.*

инструментъ, названный имъ *сфереометромъ*. Онъ состоитъ изъ полушара (отъ 25 до 12 дюйм. діаметромъ), покрытаго составомъ, по которому удобно писать карандашемъ и стирать мокрой губкой. Черезъ каждые 10 градусовъ проведены параллели и меридіаны. Экваторное шкало на большихъ полушаріяхъ (25 дюймовъ діаметр.) раздѣлено до $15'$. Отъ экватора идетъ мѣдная, надѣтая черезъ него, дуга круга, величиною до 120° , придерживаемая винтомъ въ полюсъ; она раздѣлена одинаково съ экваторомъ и служитъ для широтъ и измѣренія дуги великаго круга между двумя данными точками.

Чтобы на сферу нанести данныя точки и провести чрезъ нихъ дугу великаго круга, отыскиваютъ на экваторѣ ихъ долготы, придвигаютъ къ каждой изъ нихъ мѣдную дугу и по ней опредѣляютъ точки на сферѣ въ данной широтѣ.

Чтобы назначить на сферѣ линіи пути судна, снимаютъ дугу съ полюса, направляютъ ее чрезъ данныя точки и проводятъ карандашемъ самый путь; потомъ отсчитываютъ число градусовъ по дугѣ между точками, помножаютъ на 60 и, такимъ образомъ, получаютъ число миль разстоянія. Курсъ судна во всякой точкѣ пути узнается мѣднымъ протракторомъ сферической поверхности, на которомъ назначены румбы и четверти ихъ; въ срединѣ его вставлена прозрачная пластинка изъ кости, съ назначенными линіями по главнымъ румбамъ. Протракторъ накладываютъ на данную точку, направляя N на меридіанъ; пересѣченіе проведеннаго карандашемъ пути на сферѣ съ окружностью протрактора покажетъ требуемый курсъ судна.

Изъ этого краткаго описанія инструмента видна простота употребленія его, для рѣшенія всѣхъ задачъ касательно плаванія по дугѣ великаго круга.

Другой формы сфереометры г. Бергера состоятъ изъ цѣльнаго шара съ назначенными на немъ обводами земли, по которому можно легко прокладывать суточный путь судна.

Важнѣйшее достоинство сфереометра состоитъ въ томъ, что когда судно отъ дѣйствія теченія или противнаго вѣтра, удалится отъ первоначальнаго своего пути по великому кругу, то стоить только стереть первый назначенный путь и провести новыиъ съ того мѣста, гдѣ находится судно.

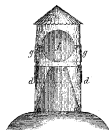
Составной путь. Когда льды или другія причины сдѣлаютъ путь по великому кругу невозможнымъ или затруднительнымъ, то надо принять составной путь, т. е. опредѣлить наибольшую широту, которую не хотимъ переходить, и провести дугу великаго круга отъ данныхъ точекъ до пересѣченія ея параллелью наибольшей широты

и такимъ образомъ получить новый кратчайшій путь, между двумя избранными точками. Онъ будетъ состоять изъ двухъ дугъ великаго круга и параллели между ними. Разстояніе опредѣляется множеніемъ числа градусовъ въ измѣренныхъ дугахъ великаго круга на 60, и разностью долготы по параллели, помноженной на величину градуса параллели (данныя помѣщены во всѣхъ морскихъ таблицахъ). Сумма этихъ величинъ покажетъ величину всего пути.

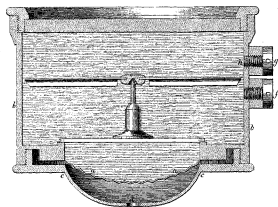
Какъ наглядное опредѣленіе плаванія, такъ и рѣшеніе другихъ астрономическихъ и навигаціонныхъ задачъ, дѣлаютъ употребленіе сфереометра весьма полезнымъ для мореплаванія; я полагаю, что онъ послужитъ съ большою пользою для нашихъ судовъ въ дальнихъ плаваніяхъ, гдѣ на обученіе команды и на объясненіе ея пути судна обращено въ настоящее время вниманіе.

Капитанъ-лейтенантъ **Бѣлавенецъ**.

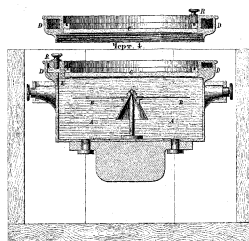
Черт. 1.



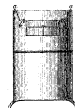
Черт. 2.



Черт. 3.



Черт. 6.



Черт. 5.



Черт. 11.



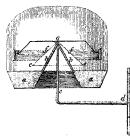
Черт. 7.



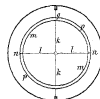
Черт. 8.



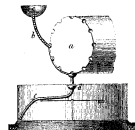
Черт. 9.



Черт. 10.



Черт. 12.



ЧѢМЪ ДОЛЖНЫ И ЧѢМЪ МОГУТЪ
НАШИ НИЗШІЯ МОРСКІЯ УЧИЛИЩА
СОДѢЙСТВОВАТЬ РАЗВИТІЮ НАШЕГО МОРСКАГО ДѢЛА.

Въ апрѣльской книжкѣ Морскаго Сборника мы разсмотрѣли начала, на которыхъ основаны морскія училища Германіи, а также и самые главные недостатки нашего кронштадтскаго училища мореплаванія, стоившаго государству уже около полумиліона руб. Мы видѣли, что Пруссія на всѣ свои цвѣтушія морскія училища (5 главныхъ и 8 пригготовительныхъ), вмѣстѣ взятыя, расходуетъ не болѣе того, что стоитъ Россіи одно кронштадтское училище, а между тѣмъ Пруссія за эту сумму пригготовляетъ во сто разъ болѣе моряковъ для практической дѣятельности на торговомъ флотѣ, нежели Кронштадтъ. Правда, Пруссія имѣетъ огромную выгоду предъ нами, владѣя отличными народными училищами; впрочемъ, нужно сказать, что прусская система морскихъ училищъ не совсѣмъ удовлетворительна и слишкомъ строга, а то результаты для Пруссіи были бы еще блистательнѣе и для насъ еще печальнѣе. Основываясь на подробныхъ данныхъ другихъ государствъ, также легко было бы указать общія начала, на которыхъ учреждаются и должны учреждаться торговыя морскія училища.

Намъ часто приходится слышать, что «русскія училища торговаго мореплаванія должны быть совсѣмъ иначе устроены, нежели училища подобнаго рода во всѣхъ западныхъ государствахъ, потому что у насъ, во первыхъ, слишкомъ низокъ уровень народнаго образованія, или проще: у насъ почти нѣтъ необходимыхъ народныхъ училищъ; а во вторыхъ—нѣтъ собственно морскаго народанаселенія, существующаго однимъ только морскимъ промысломъ». Это мнѣніе только частью основательно.

Нѣтъ сомнѣнія, что устройство нашихъ морскихъ училищъ должно быть иное (*), но мы должны остерегаться, давать ему по принципу различное отъ всѣхъ другихъ государствъ основаніе. Однакожъ, настоящее наше кронштадтское училище по принципу различно отъ подобнаго рода училищъ на западѣ; оно стремится именно къ созданію, непроходимой, на торговомъ флотѣ, пропасти между судовою аристократіею и матросомъ. Но эта задача, — чуждая морской жизни, строго требующей силы, мужества и другихъ важныхъ личныхъ тѣлесныхъ и душевныхъ способностей — никому и никогда не удастся, даже если употребить во сто разъ болѣе денежныхъ средствъ, чѣмъ до сихъ поръ. Въ кронштадтскомъ училищѣ, при нынѣшнемъ положеніи дѣлъ, благодаря случаю, или (см. статью мою въ апрѣльской книжкѣ М. Сборника) произвольной милости нѣкоторыхъ бургомистровъ и другихъ вліятельныхъ лицъ, ученики, т. е. нѣсколько молодыхъ людей, необладающихъ никакими особенными свѣдѣніями и способностями, неимѣющихъ понятія о морскомъ дѣлѣ и за которыми нѣтъ никакихъ особенныхъ заслугъ, — какъ бы съ намѣреніемъ приготовляются въ аристократы-моряки (штурманы и шкипера торговаго флота)! Между тѣмъ какъ, извѣстно, наши настоящіе матросы и юнги лишены всякой необходимѣйшей помощи со стороны казны для своего уметвеннаго усовершенствованія, правительство расходуетъ тысячи рублей на каждаго изъ этихъ вновь создаваемыхъ аристократовъ. Мы вовсе не намѣрены оспаривать стремленія правительства поправить эти явные ошибки, но полагаемъ, что его гуманное и просвѣщенное желаніе, кажется, не можетъ имѣть удовлетворительнаго успѣха, пока не будетъ оставлена система приема казеннокоштныхъ питомцевъ въ торговый флотъ. Если бы казна, вмѣсто того, чтобы на воспитаніе неизвѣстнаго ученика употреблять по 2000 и по 3000 рублей, назначила бы 30 или 50, много 100 рублей, на усовершенствованіе настоящихъ, способныхъ, уже служившихъ на кораблѣхъ юнговъ, такъ чтобы они за эти ограниченныя средства получили, сколько возможно, хорошее воспитаніе въ своемъ дѣлѣ, то нѣтъ сомнѣнія, что израсходованныя такимъ образомъ деньги принесутъ морскому дѣлу гораздо больше пользы, нежели

(*) Конечно, до тѣхъ поръ только, пока не будетъ устраненъ недостатокъ въ народныхъ училищахъ.

въ настоящее время. Кажется, это неоспоримо. Вотъ въ чемъ состоитъ главная задача, которая должна быть надлежащимъ образомъ приведена въ исполненіе.

У насъ въ нашихъ прибалтійскихъ провинціяхъ, начиная отъ Либавы до Петербурга, уже есть около двухъ тысячъ практическихъ моряковъ; сверхъ того, мы считаемъ по этому-же берегу, начиная отъ Полянгена до Нарвы (по моимъ подробнымъ статистическимъ изслѣдованіямъ въ 1860 г.) около 90 000 человѣкъ, занимающихся рыболовствомъ въ морѣ; у насъ въ Петербургѣ и въ его окрестностяхъ есть множество мальчиковъ-рыбаковъ, изъ которыхъ можно было бы образовать хорошихъ моряковъ, если бы этимъ, лишеннымъ всѣхъ средствъ образованія и, такъ сказать, запущеннымъ сынамъ отечества давали только нѣкоторую помощь къ устраненію затрудненій въ получение паспорта и, способнѣйшимъ изъ нихъ доставляли хотя нѣкоторыя средства къ образованію въ морскомъ дѣлѣ. Если упомянутое число людей еще мало, еще не удовлетворяетъ требованіямъ, то мы на берегахъ Ладожскаго и Чудскаго озеръ, и даже въ окрестностяхъ Осташкова, находимъ множество отличныхъ рыбаковъ, изъ среды которыхъ могли бы, при желаніи и устранивъ всѣ препятствія, набрать прекраснѣйшіе экипажи для нашего торговаго флота. Слѣдовательно, у насъ нѣтъ недостатка въ естественныхъ началахъ и даже въ фактическомъ наліиіи моряковъ. Въ одной Ригѣ есть около 1000 настоящихъ моряковъ, на которыхъ приходится болѣе двухъ третей латышей.

Самое неблагопріятное обстоятельство—это недостатокъ въ народныхъ училищахъ. Однакожъ, никакъ нельзя принять, что все вышеозначенное народонаселеніе не получаетъ никакого воспитанія. Въ такомъ случаѣ мы дѣйствительно должны бы были бороться съ большими препятствіями при введеніи системы преподаванія морскихъ наукъ для этого народонаселенія. Къ счастью, положеніе дѣлъ не совсѣмъ столь неблагопріятно. Латыши, которые составляютъ главную массу моряковъ въ Либавѣ, Вильдавѣ и Ригѣ, и изъ которыхъ по крайней мѣрѣ около 50 000 занимаются рыболовствомъ на морѣ, почти всѣ умѣютъ читать печатныя книги на своемъ языкѣ; нѣсколько процентовъ изъ нихъ умѣютъ также писать и знаютъ начальныя правила ариометики. Нѣмецкіе, наши, балтійскіе моряки, которыхъ считаютъ около 200, обладаютъ уже гораздо вышею степенью образо-

ванія, хотя и они въ этомъ отношеніи далеко отстоятъ отъ нѣмцевъ самой Германіи. Изъ эстонцевъ около половины умѣтъ читать печатныя книги. Между народонаселеніемъ С.-Петербургской губерніи вѣроятно также найдется число людей, особенно повзрослыхъ мальчиковъ, которые получили нѣкоторое образованіе, хотя нельзя еще опредѣлить это число даже приблизительно. Большое количество первоначально-финскихъ приморскихъ жителей этой губерніи давно уже усвоило себѣ русскій языкъ. Итакъ морское и рыбацье народонаселеніе балтійскихъ береговъ Россіи, кромѣ Финляндіи, принадлежитъ къ четыремъ племенамъ: латышскому, русскому, нѣмецкому и эстонскому, въ число которыхъ мы не включаемъ около 4000 шведскихъ рыбаковъ въ Эстляндіи и Лифляндіи и 2000 ливовъ въ Курляндіи, такъ какъ ихъ численность невелика. Изъ приведенныхъ племенъ латыши въ настоящее время доставляютъ самый многочисленный контингентъ для находящихся въ дѣйствиіи моряковъ; за ними слѣдуютъ русскіе, если считать каботажныхъ моряковъ между С.-Петербургомъ и Кронштадтомъ и на невскихъ легкихъ пароходахъ. Эстонцы представляютъ преимущественно значительный контингентъ рыбаковъ—55 000; кромѣ того, эстонцы занимаются каботажемъ и, не многіе, дальнимъ плаваніемъ. Нѣмцы, дающіе только нѣсколько сотенъ моряковъ, поставляютъ въ настоящее время, по своему образованію, относительно самое большое число шкиперовъ и штурмановъ. Между обоими послѣдними находятся также у насъ много иностранцевъ изъ всѣхъ націй, преимущественно изъ нѣмцевъ и датчанъ, которые частію уже приняли русское подданство; число иностранныхъ матросовъ здѣсь относительно меньше, (въ Ригѣ, напр. въ 1862 г. 97 иностранныхъ и 562 русскихъ подданныхъ.)

На такихъ началахъ основывается наше морское дѣло; къ нимъ мы должны примѣнить нашу будущую дѣятельность, если мы желаемъ, чтобы преподаваніе морскихъ наукъ приносило надлежащую—расходамъ соотвѣтствующую—пользу. Мы никакъ не достигнемъ цѣли въ будущихъ новыхъ навигаціонныхъ училищахъ, если преподаваніе будетъ производиться на одномъ или на двухъ только изъ помянутыхъ четырехъ языковъ; напротивъ того, всѣ четыре нарѣчія должны быть употребляемы. Это преимущественно необходимо для первоначальнаго преподаванія морскихъ наукъ, распространеніе котораго на нашихъ

берегахъ должно составлять въ первыхъ 10—20 годахъ важнѣйшую нашу задачу. Ясно, что для обоихъ высшихъ училищъ, въ Кронштадтѣ и Ригѣ, также по преобразованіи ихъ, должно быть предложено употребленіе русскаго и нѣмецкаго языковъ. Но положеніе дѣлъ безусловно требуетъ, чтобы кромѣ этихъ главныхъ училищъ были учреждены еще первоначальныя навигаціонныя училища для русскихъ, для латышей и для эстонцевъ, въ которыхъ предметы ученія преподавались бы на ихъ языкахъ. Не трудно будетъ найти учителей для этихъ заведеній, такъ-какъ не требуется особенныхъ познаній для первоначальнаго преподаванія, и притомъ между латышами и эстонцами уже существуетъ нѣсколько сотенъ народныхъ училищъ (въ томъ числѣ есть нѣсколько хорошихъ). Для русскаго юношества найдется въ С.-Петербургѣ довольно преподавателей.

Если, такимъ образомъ, нѣтъ сомнѣнія относительно цѣли и образа преподаванія, то намъ нечего опасаться, что эта новая система преподаванія могла бы на практикѣ оказаться столь же бесполезною, какъ система вышшняго кронштадтскаго училища. Правда, нѣкоторые могутъ опасаться недостатка учениковъ для новыхъ училищъ. Но это опасеніе, если оно не относится къ первымъ двумъ или тремъ годамъ, основывается частью на незнаніи положенія дѣла, частью на нѣкоторыхъ національныхъ и другихъ предубѣжденіяхъ противъ промышленныхъ стремленій низшаго класса народа и хода народнаго образованія. Тотъ, кто знаетъ подробно, сколь ограниченъ доходъ низшаго класса, тотъ никакъ не можетъ согласиться, что казна должна жертвовать тысячами рублей для каждаго воспитанника, чтобы его заставить учиться въ заведеніи. Напротивъ того, легко убѣдиться, что, соотвѣтствующая цѣли помощь со стороны правительства, отъ 50 до 50 руб., мальчику, изъ рыбаковъ или моряковъ, отличившемуся своими способностями, будетъ хорошимъ поощреніемъ, или составить даже блистательную награду въ глазахъ какъ самого мальчика, такъ и его родителей. Какъ примѣръ можемъ здѣсь привести, что на о. Эзелѣ, гдѣ живутъ 24 000 рыбаковъ, существуетъ множество народныхъ училищъ,—находящихся, разумѣется, на низкой степени развитія,—учители которыхъ, кромѣ квартиры, получаютъ только нѣсколько рублей жалованья и, при всемъ томъ, всю зиму, или часть зимы обучаютъ полсотни учениковъ грамотѣ, пѣнію и пр. Самое большое

жалованье для учителя народнаго училища на островѣ Эзелѣ составляло, въ 1860 году, когда я объѣзжалъ этотъ островъ по порученію Е. И. В. Генералъ-Адмирала, не болѣе 24 р. въ годъ; вознагражденіе въ 10 и 15 р. уже называли хорошимъ жалованьемъ! Изъ этого видно, что крестьянское общество тамъ употребляетъ не болѣе $\frac{1}{16}$ до $\frac{1}{2}$ р. на умственное развитіе каждаго ученика; а въ ученикахъ нѣтъ недостатка. Что касается пользы этого ученія, то воспитанники гораздо болѣе учатся, чѣмъ этого можно ожидать при такихъ ничтожныхъ издержкахъ. Примѣръ этотъ могъ бы служить масштабомъ для нашихъ будущихъ низшихъ морскихъ училищъ. Если число учениковъ и степень приобретенныхъ познаній соответствуютъ израсходованной суммѣ, то общественное мнѣніе признаетъ эти заведенія полезными. Только совершенно неправильное устройство училищъ могло бы удержать учениковъ отъ посѣщенія этихъ заведеній.

Въ этой статьѣ мы не можемъ говорить слишкомъ подробно о всѣхъ специальностяхъ этого вопроса, такъ какъ большая часть читающей публики, можетъ быть, не довольно интересуется этими подробностями.

Сумма, употребляемая для одного кронштадтскаго училища, у насъ (какъ и въ Пруссіи) достаточна, чтобы, мало-по-малу, вновь образовать раціональную систему морскихъ училищъ. Мы должны только руководствоваться результатами, уже полученными за границею, и не упустить изъ виду цѣли и средства. Впрочемъ, программа для нашихъ морскихъ училищъ никакъ не должна быть неизмѣнною. Напротивъ того, со временемъ, необходимо будетъ, по обстоятельствамъ, ввести существенныя измѣненія въ планъ преподаванія. Поводомъ къ тому будетъ: болѣе и болѣе распространяющееся образованіе въ народѣ, при посредствѣ народныхъ училищъ; улучшенные методы преподаванія, новые инструменты, книги и воспитательныя средства разнообразнаго рода; улучшенія въ кораблестроительномъ искусствѣ и проч. Важный недостатокъ кронштадтскаго училища заключается также въ томъ, что омовъ продолженіе 30 лѣтъ, не измѣнило своей организаціи. Это заведеніе могло бы, безъ чувствительнаго вреда для навигаціоннаго преподаванія, сохранить настоящую организацію въ первые 5—10 лѣтъ своего существованія

(т. е. съ 1829 по 1858), подготовляя достаточное число *учителей* для низшихъ русскихъ навигаціонныхъ училищъ, такъ какъ для учителей оправдываются большія издержки на счетъ казны. По достиженіи этой цѣли, слѣдовало бы совершенно измѣнить начала этого заведенія.

Изъ вышеизложеннаго уже явствуетъ, что пройдетъ еще много времени, въ которое наши навигаціонныя училища могутъ сдѣлаться нормальными. Но нельзя опрометчиво ускорять хода этого дѣла, потому что мы должны строго придерживаться естественныхъ обстоятельствъ, и потому, что произвольное пренебреженіе этими данными повело бы къ созданію такихъ вялыхъ и поверхностныхъ учреждений, какія уже такъ сильно повредили развитію нашихъ отечественныхъ дѣлъ. Единственное, что только можетъ быть сдѣлано для ускоренія преуспѣянія этого важнаго вопроса: это неотлагательное и рѣшительное приступленіе къ осуществленію этого преобразованія.

Да, намъ нужно дѣло для того, чтобы Россія, обладающая такимъ береговымъ протяженіемъ (не считая береговъ Ледовитаго моря), какого не имѣетъ ни одно государство въ Европѣ, по крайней мѣрѣ сравнилась бы, на первой порѣ, въ отношеніи къ торговому флоту, не только съ Пруссіей (о Франціи и Англіи нечего и говорить), но хотя бъ съ маленькимъ торговымъ городомъ Бременомъ. Хорошее морское образованіе *необходимо* для нашего торговаго флота, чтобы онъ могъ пользоваться сокровищами Тихаго океана, которыя тамъ *для насъ, русскихъ*, у нашего порога, находятся въ безчисленномъ количествѣ. Къ чему служить намъ владѣніе Охотскимъ моремъ и Амуромъ, если однѣ только чужія націи извлекаютъ изъ нихъ пользу? Къ чему всѣ торговые трактаты съ Японіей?... Маленькая торговая республика Гамбургъ, въ настоящее время—исполинь на морѣ, въ сравненіи съ неизмѣримою Россією; еще могущественнѣе, въ сравненіи съ нами, Данія и Греція. Во многихъ отношеніяхъ весьма исключительное, даже печальное положеніе занимаетъ русскій военный флотъ, если у него нѣтъ торговаго флота, которому онъ могъ бы покровительствовать. Пускай мониторъ-меримакская борьба имѣетъ какія угодно послѣдствія для военныхъ флотовъ цѣлаго міра; но то неоспоримо и ясно, что Россія, при настоящей неподвижности морскаго дѣла, не можетъ надѣяться на будущность, какъ

морская держава, безъ развитія торговаго флота. Но есть и другія причины, по которымъ русскій торговый флотъ, по своей важности, не долженъ стоять ниже военнаго флота. Положеніе русской торговли, нашихъ финансовъ, нашего просвѣщенія, во всякомъ смыслѣ: все это требуетъ, чтобы наша морская дѣятельность, наконецъ, вышла изъ своего летаргическаго сна и чтобы мы небезполезно владѣли прибалтійскимъ берегомъ.

Х. Вольдемаръ.

О СТАЛЕЛИТЕЙНОМЪ ПРОИЗВОДСТВѢ.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что изъ всѣхъ матеріаловъ, употребляемыхъ нынѣ на изготовленіе артиллерійскихъ орудій, первое мѣсто принадлежитъ безспорно во всѣхъ отношеніяхъ литой мягкой стали, какъ металлу, обладающему всѣми качествами, обусловленными требованіями современной артиллеріи; такъ что созданіе вполнѣ благонадежной, дѣйствительной и могущественной артиллеріи становится исключительно возможнымъ при употребленіи на дѣло орудій литой мягкой стали (*). Вотъ почему полученіе *въ произвольныхъ массахъ и надлежащихъ, вполнѣ однородныхъ, качествъ литой мягкой стали* составляетъ, въ особенности въ настоящее время, весьма важное изобрѣтеніе для артиллеріи.

Впрочемъ, по новѣйшимъ двумъ способамъ, Круппа и Обухова, о которыхъ мы намѣрены здѣсь говорить, можно получать литую сталь въ произвольныхъ массахъ и однородныхъ качествъ не только мягкую, но и всѣхъ степеней твердости, по желанію, и это раз-

(*) Правда, что при современномъ состояніи техники могутъ изготовляться и желѣзные орудія большого калибра, способныя стрѣлять весьма сильными относительно зарядами, но на эту, появившуюся впрочемъ въ одной только Англіи, пушечную фабрикацію слѣдуетъ смотрѣть въ настоящее время, т. е. послѣ изобрѣтенія мягкой пушечной стали, какъ на анахронизмъ и какъ на бесполезную, сопряженную съ громадными трудностями и притомъ *хитро-слепенную* мануфактуру. Впрочемъ, основываясь на послѣднихъ извѣстіяхъ, видно, что теперь сама Англія, убѣжденная въ превосходныхъ качествахъ литой стали вѣлпокопными образцами, доставленными Круппомъ и Обуховымъ на всемірную выставку, готова бросить армстронгову фабрикацію желѣзныхъ орудій и обратиться при первой возможности къ изготовленію у себя стальныхъ орудій.

Что касается различныхъ ухищреній упрочить стойкость чугунныхъ орудій, то кажется объ нихъ и рѣчи не можетъ быть тамъ, гдѣ дѣло идетъ о скорѣйшемъ и благонадежѣйшемъ способѣ вооруженія страны; потому что если напр. у насъ, столѣтнія изысканія надъ усовершенствованіемъ литья чугунныхъ орудій не привели по настоящее время ни къ какимъ положительнымъ результатамъ, то едва ли можно думать, чтобы вновь предпринимаемая у насъ изысканія могли увѣнчаться въ скоромъ времени успѣхомъ (если только вообще успѣхъ возможенъ).

нообразіе свойствъ литой стали даетъ этому продукту весьма важное значеніе не только въ артиллеріи, но и во всѣхъ прочихъ родахъ техническихъ производствъ. И дѣйствительно, не смотря на малую извѣстность раціональных способовъ полученія въ большихъ массахъ хорошей литой стали, примѣненіе ея къ различнымъ техническимъ работамъ становится съ каждымъ днемъ все болѣе и болѣе обширнымъ и разнообразнымъ; такъ что нѣтъ никакого сомнѣнія, что съ увеличеніемъ числа сталелитейныхъ фабрикъ и, стало быть, съ удешевленіемъ вырабатываемаго ими продукта, вытѣсняются въ значительной степени изъ употребленія желѣзо и чугуны, какъ металлы, далеко неотвѣчающіе современнымъ требованіямъ техники.

Итакъ, кажется, что изобрѣтеніе способовъ приготовленія въ большихъ массахъ литой стали,—по обширности примѣненія ея и по радикальнымъ переворотамъ, которые металлъ этотъ отчасти уже произвелъ и еще болѣе обѣщаетъ произвести во всѣхъ родахъ техническихъ производствъ, должно стоять въ главѣ всѣхъ изобрѣтений новѣйшаго времени.

Всѣ существующіе до сихъ поръ способы полученія въ большихъ массахъ литой стали могутъ быть главнѣйшимъ образомъ раздѣлены на двѣ категоріи: на тигельное производство и на полученіе этого продукта непосредственною обработкою, въ особнхъ аппаратахъ, въ большихъ массахъ чугуна—(бессемеровскій способъ).

Вполнѣ раціональные способы полученія, тигельнымъ производствомъ, желаемыхъ качествъ и въ произвольныхъ массахъ литой стали извѣстны до настоящаго времени лишь въ Пруссіи и Россіи. Производимыя же въ другихъ государствахъ, довольно обширныя и продолжительныя изысканія надъ полученіемъ въ большихъ массахъ хорошей литой стали не успѣли еще до сихъ поръ выйдти изъ ряда опытовъ, и вообще далеки отъ того совершенства, до котораго доведено это производство Крупномъ въ Пруссіи и корпуса горныхъ инженеровъ полковникомъ Обуховымъ въ Россіи.

Самымъ убѣдительнымъ доказательствомъ справедливости вышесказаннаго служить тотъ фактъ, что изъ всѣхъ издѣлій изъ литой стали, представленныхъ фабрикантами на нынѣшнюю всемірную выставку, издѣлія фабриканта Круппа затмѣняютъ всѣ прочія своею громадностью, разнообразіемъ, изящностью и тождественностью качествъ, какъ въ большихъ массахъ, такъ и въ малыхъ кускахъ. Что же касается труднѣйшаго производства сталелитейнаго искусства—фабрикаціи стальныхъ орудій, то, сколько объ этомъ извѣстно, въ этомъ родѣ образцы были представлены только двумя поименованными изобрѣтателями: Круппомъ и Обуховымъ. Конечно, наша

русская сталелитейная фабрика далеко не можетъ равняться въ производительности съ фабрикою Круппа, основанной на совершенно другихъ началахъ и при другихъ мѣстныхъ условіяхъ; но за то въ отношеніи качества металла наша Князе-Михайловская фабрика не только не уступаетъ, но едвали не превосходитъ фабрику Круппа. Независимо отъ результатовъ полученныхъ у насъ при сравнительныхъ опытахъ надъ 12 фунт. облегченными пушками Круппа и Обухова, справедливость вышесказаннаго подтверждается еще и слѣдующимъ отзывомъ (*) одного изъ нашихъ современныхъ ученыхъ и металлурговъ, г. Полетки, посѣщавшаго лондонскую выставку: «можно ручаться, и я отвѣчаю за это, что на всей лондонской выставкѣ нѣтъ ни одного металлическаго издѣлія, которое, по качеству металла, могло бы сравниться съ обуховскою пушкой. Мы могли бы показать эту пушку въ витринѣ, какъ ко-и-нуръ, какъ гобеленовскій коверъ, какъ единицу во всемирной промышленности; могли бы, въ видѣ дамклова меча, повѣсить ее надъ всѣми Уитвортами и Армстронгами, грозя, по первому нашему произволію, уничтожить всю ихъ хитросплетенную пушечную мануфактуру, а между тѣмъ, продолжаетъ г. Полетика, обуховская пушка лежитъ чуть не подъ столомъ, на какомъ то деревянномъ обрубѣ, и совершенно уничтожается передъ великолѣпною пушечною пирамидою вувличскаго арсенала и передъ другими подобными издѣліями.»

Если къ вышесказанному присовокупить еще то, что представленія Круппомъ издѣлія на лондонскую выставку служатъ представителями не модельнаго, а валоваго производства, и кромѣ того, что со всѣхъ странъ свѣта, неисключая Америки, безпрестанно обращались и обращаются съ заказами различныхъ стальныхъ издѣлій не къ кому другому, а именно къ Круппу, то этимъ еще болѣе подтверждается несовершенство всѣхъ прочихъ способовъ полученія литой стали, исключая, конечно, способа полковника Обухова, который, какъ мы ниже объяснимъ, на столько же рационаленъ, на сколько и способъ Круппа; съ другой же стороны, фактъ этотъ заслуживаетъ еще и потому особеннаго вниманія, что нѣкоторые наши гг. горные инженеры, желая ослабить великость значенія изобрѣтателей: Круппа и Обухова, распространяють мнѣнія, что рациональныхъ способовъ приготовленія литой стали можно имѣть множество; что и безъ содѣйствія Круппа и Обухова можно вводить производства ихъ по однимъ описаніямъ, и, наконецъ, что для полной несомнѣнности въ успѣхѣхъ весьма достаточно обзавестись существующими у нихъ аппаратами и приспособленіями и приобрести одного или двухъ хорошихъ

(*) Сѣверная пчела № 160, статья В. Полетки.

рабочихъ или мастеровъ сталелитейнаго дѣла. Но здѣсь дѣло, конечно, далеко не въ этомъ. Если бы только отъ этого зависѣла усиленность сталелитейнаго производства, то нѣтъ никакого сомнѣнія, что конкурентовъ явилось бы болѣе, чѣмъ послѣ дождя грибовъ въ лѣсу, потому что и аппараты и мастера приобрѣтаются весьма легко и просто, были бы только деньги; однако до сихъ поръ ни Крупнѣ, ни Обуховъ не знаютъ себѣ соперниковъ въ сталелитейномъ дѣлѣ.

Тотъ и другой, конечно, не передадутъ подробностей способа созданнымъ ими же мастерамъ; они научатъ ихъ на столько, чтобы самой сущности способа они понять не могли, и потому мастеръ ни больше, ни меньше того, какъ рутинистъ, который хорошъ только тамъ, гдѣ руководить имъ специально изучившій сталелитейное дѣло или самъ изобрѣтатель, или лицо, ознакомленное имъ со всѣми тонкостями этого производства. Поручить мастеру водвореніе сталелитейнаго производства и полное управленіе этою весьма сложною и многостороннею операціею, значитъ навязать ему непосильную его знаніямъ обязанность. Если уже лучшему мастеру сталелитейной Князе-Михайловской фабрики, которому, въ готовой фабрикѣ, послѣ предшествующаго каждой плавкѣ тщательнаго анализа всѣхъ сырыхъ матеріаловъ и по составленному на этомъ основаніи разсчету шихтъ для каждаго сорта стали, приходится только навѣсить и насыпать шихты въ готово-принесенные ему тигли и слѣдить за плавкою—случалось ни разъ, во время отсутствія полковника Обухова, становиться въ тупикъ при всякой неожиданной случайности, то чего можно ожидать тамъ, гдѣ самъ начальникъ завода не только не посвященъ въ тонкости дѣла, но и вовсе незнакомъ съ сталелитейнымъ производствомъ? Конечно, одного только: затраты огромныхъ капиталовъ, безъ всякой дѣйствительной пользы.

Приготовленіе литой стали въ малыхъ кускахъ, переплавкою въ тигляхъ цементной или сырцовою стали, давнымъ давно и повсюду извѣстно, такъ что литая сталь съ давнихъ поръ уже употребляется для приготовленія оружія, инструментовъ и проч.; но не смотря на продолжительныя и настойчивыя усилія металлурговъ и техниковъ открыть способъ приготовленія литой стали въ большихъ массахъ, тѣхъ же превосходныхъ и однородныхъ качествъ, которыя имѣетъ литая сталь въ малыхъ кускахъ, изысканія ихъ оставались весьма долгое время безъ всякаго успѣха, и только въ послѣднее время удалось самымъ блестящимъ образомъ разрѣшить этотъ въ высшей степени важный вопросъ Крупну въ Эссенѣ и Обухову на Уралѣ.

Сливаніемъ стали, приготовленной по обыкновенному, старому способу (плавленіемъ въ тигляхъ одной только цементной или другой

стали) нѣтъ возможности получить однородной массы. И дѣйствительно, такъ какъ свойства литой стали, при отсутствіи постороннихъ примѣсей, находятся въ зависимости отъ содержанія въ ней углерода, то понятно, что плавленіемъ одной только сырцової, пудлинговой или цементной стали, не только нельзя получить въ большихъ массахъ однородной литой стали, но, напротивъ того, вѣрнѣе предположить, что неоднородность такимъ образомъ отлитой массы будетъ находиться въ прямомъ отношеніи къ числу выпитыхъ въ плавильницѣ тиглей, потому что распредѣленіе по виду излома, на глазъ, нѣсколькихъ сотъ пудовъ обѣчекъ цементной или другой стали на сорта, по количеству заключающагося въ нихъ углерода, физически невозможно, а стало быть, и невозможно полученіе этимъ путемъ не только требуемыхъ качествъ, но и однородной литой стали. По невозможности распредѣлять по виду излома стальные обѣчки на сорта, по содержанію въ нихъ углерода, прямо видно, что для полученія въ большихъ массахъ однородной литой стали необходимо принесть такое средство, которое регулировало бы, во время самаго процесса плавки, независимо отъ воли рабочаго, тождественное содержаніе углерода во всѣхъ тигляхъ. Кромѣ того, для полной рачіональности способа необходимо, чтобы каждому сорту литой стали соответствовала бы надлежащая, теоріею и практикою опредѣленная, соразмѣрность въ составныхъ частяхъ шихты, такъ чтобы операцію плавки можно было вести всегда на извѣстные заранее опредѣленные сорта литой стали. Вотъ въ чемъ заключается, безъ сомнѣнія, неоцѣнимая заслуга поименованныхъ двухъ изобрѣтателей. Въ бытность мою въ Златоустѣ мнѣ, независимо отъ валовой отливки большихъ массъ, допускаемыхъ числомъ существующихъ горновъ въ литейной Князе-Михайловской фабрикѣ, привелось видѣть отливку пробныхъ кусковъ различныхъ сортовъ литой стали, и при этомъ я убѣдился на дѣлѣ, что посредствомъ способа Обухова можно получать по произволѣ и притомъ всевозможныхъ отбѣжковъ литею сталь, отъ самой твердой до самой мягкой. Само собою разумѣется, что такая же утонченность и рачіональность должны существовать и въ способѣ Крупна; чего, однако, какъ мы уже выше замѣтили, нельзя сказать о всѣхъ прочихъ нынѣ извѣстныхъ способахъ приготовленія литой стали. Но такъ какъ между этими различными способами, обращаетъ на себя особенное вниманіе способъ Бессемера, то не лишнимъ считаемъ привести здѣсь мнѣніе лицъ, видѣвшихъ это производство, равно какъ и нѣкоторыя данныя, объясняющія современное состояніе этого новѣйшаго способа полученія литой стали.

Вотъ что говорить между прочимъ г. Полетика (*), видѣвшій Бессемеровскій способъ въ Шеффилдѣ на заводѣ Броуна: «вмѣсто трехъ послѣдовательныхъ операций, для полученія, по шеффилдскому способу, литой стали изъ чугуна (заключающихся, во первыхъ, въ переработкѣ чугуна въ желѣзо, во вторыхъ, въ обращеніи желѣза въ цементную сталь, и въ третьихъ, въ полученіи изъ цементной стали литой стали), Бессемеръ употребляетъ только одну, и именно: чугуны, расплавленный въ обыкновенной отражательной печи, онъ выливаетъ въ желѣзную реторту; пропускаетъ черезъ него сильную струю воздуха и потомъ вновь добавляетъ нѣкоторое количество сыраго чугуна; продуктъ этой операціи есть литая сталь. При опытѣ, который я видѣлъ на заводѣ Броуна въ Шеффилдѣ, такимъ образомъ было обработано за разъ 250 пуд. чугуна; операція продолжалась 28 минутъ, и сталь получилась весьма хорошаго качества.

«Простота и легкость этого способа полученія стали поразительны, но... безъ но, къ несчастію ничего не бываетъ... *но устать операціи неврнень.*

«Иногда получается сталь превосходнаго качества, какъ напримѣръ та, издѣлія изъ которой представлены на выставку; *за то чаще, вмѣсто стали получается какая то бурда, которая ни на какой металлъ непохожа.* Указаній, которыми можно было бы руководиться, для вѣрнаго полученія хорошей стали, до сихъ поръ неподмѣчено; большею частію самъ Бессемеръ идетъ еще на-угадъ, и это, весьма естественно, отнимаетъ много цѣны у его изобрѣтенія.

«Сколько времени пройдетъ прежде, чѣмъ способъ Бессемера выработается для себя твердыя и положительныя основанія—это предсказать невозможно (**)... Другіе же, видѣвшіе способъ Бессемера

(*) Сѣверная Пчела № 178.

(**) Въ другомъ мѣстѣ г. Полетика, обращаясь къ полковнику Обухову, какъ къ знатоку дѣла, какъ къ человѣку, посвятившему всю жизнь стальному производству, говоритъ:

«Имѣя въ своемъ распоряженіи фабрику для производства стали, по его собственному способу, г. Обуховъ, безъ большихъ издержекъ могъ бы начать параллельные опыты приготовленія стали и по способу Бессемера. Его знанія и любовь къ дѣлу должны служить ему сильными помощниками, и перешагивая Круппа по старому способу полученія стали, отчего бы ему не попробовать также потягаться съ Бессемеромъ? Помимо г. Обухова, я покрайней мѣрѣ успѣха въ этомъ дѣлѣ въ настоящій моментъ не ожидаю».....

Замѣтимъ на это, что въ Златоустѣ подъ руководствомъ полковника Обухова были уже въ 1857 году, по распоряженію главнаго начальника уральскихъ заводовъ, произведены опыты надъ полученіемъ литой стали по способу Бессемера; сущность результатовъ этихъ испытаній заключалась въ слѣдующемъ.

Въ аппаратѣ передѣлывалось за одинъ разъ до 25 пуд. чугуна, и по окончаніи

на томъ же заводѣ Броуна, говорили намъ, что лучшихъ качествъ литая сталь не получается пмѣ непосредственно изъ аппарата, а что для этого расплавленная въ аппаратѣ масса сначала дробится выпусканіемъ ея въ воду, и получаемыя отъ этого крошья переплавляются послѣ того въ тигляхъ.

Если ко всему этому прибавить еще то, что по окончаніи процесса получается (*):

выкованной стали 1 и 2 сорта	48,5%
стального крошья.	24,83
остатковъ чугуна.	6,51
угару	20,61

то кажется, что въ отношеніи современнаго состоянія и самой сущности способа Бессемера слѣдуетъ придти къ такому заключенію:

1) что полученіе литой стали составляетъ дѣло случая, потому что чаще получается не сталь, а *бурда*;

2) надежда получать хорошихъ качествъ бессемеровскую сталь, *по типу чугуна*, еще не скоро и даже очень не скоро осуществится, потому что въ настоящее время цѣна бессемеровской стали превышаетъ цѣны обуховской (**);

3) изъ одного и того же аппарата, если и получается иногда сталь, то не одного сорта, а покрайней мѣрѣ двухъ различныхъ сортовъ; слѣдовательно и бессемеровская сталь въ большихъ массахъ не имѣетъ однородности;

4) вести операцію такъ, чтобы можно было получать извѣстные, заранее опредѣленные сорта стали, по однимъ только наружнымъ признакамъ, по цвѣту искры, — трудно и едва ли возможно, а потому

операція вытекала изъ него какая то полужидкая масса въ количествѣ до 8 пудъ. При дальнѣйшемъ же вырафинированіи этого продукта получалась дѣйствительно хорошихъ качествъ сталь, вѣсомъ всего только до 2 пуд. Но при этомъ слѣдуетъ замѣтить, что если и получалась сталь, то обстоятельство это слѣдуетъ отнести къ искусству мастеровъ, но никакъ не къ способу Бессемера. Сталь эта была прокована въ полосу и изъ нее заваренъ ружейный стволъ, причемъ пудъ ея обошелся въ 32 р. с. Вслѣдствіе подобныхъ, повторявшихся результатовъ опытовъ и по основанію на самой операціи убѣжденію полковника Обухова въ невозможности довести способъ Бессемера до такого совершенства, до котораго доведенъ имъ его собственный способъ и способъ Круппа, дальнѣйшія изысканія надъ полученіемъ бессемеровской стали были прекращены въ Златоустѣ. Въ началѣ нынѣшняго года бессемеровскій аппаратъ былъ отправленъ изъ Златоуста въ Верхне-Туринскій заводъ, съ тѣмъ чтобы на послѣднемъ продолжались испытанія.

(*) Горный журналъ, статья г. Татарникова.

(**) Бессемера сталь въ полосахъ стоитъ 4 р. 60 к. за пуд.

Обухова 3

б) отъ введенія бессемеровскаго способа, съ цѣлью получать только извѣстные сорта стали, какъ напимѣръ мягкую пушечную сталь, нельзя ожидать особенной пользы.

Итакъ вполне раціональными способами приготовленія литой стали владѣютъ, до сихъ поръ, только Круппъ и Обуховъ, и замѣчательно, что для достиженія этой цѣли употреблены ими въ сущности тождественныя средства: оба изобрѣтателя предпочли для этого тигельное производство, и употребляютъ почти одинаково-составленныя шихты. И въ самомъ дѣлѣ, въ составъ шихты Круппа входятъ: пудлинговая сталь, рафинированный чугуны и регулирующее вещество; шихта полковника Обухова состоитъ изъ сырцової стали, рафинированнаго чугуна и также изъ регулирующаго вещества.

Замѣтимъ, что Князе-Михайловская фабрика употребляетъ на дѣло литой стали сырцовую сталь, собственно потому, что не только въ Златоустѣ, но и на другихъ, по близости лежащихъ уральскихъ заводахъ не готовится пудлинговая сталь. Кромѣ того, по малой производительности златоустовской сырцовой фабрики полковникъ Обуховъ находится нерѣдко вынужденнымъ употреблять, *въ ущербъ дешевизны*, вмѣсто сырцовой стали, обѣтки полосоваго жѣлѣза. Но всѣ, подобнаго рода, измѣненія шихтъ, какъ показали опыты, не имѣютъ никакого вліянія на качество получаемой изъ нихъ литой стали; впрочемъ, объ этомъ мы надѣемся поговорить еще въ другомъ мѣстѣ, здѣсь же коснулись этого обстоятельства съ тѣмъ, чтобы еще болѣе выставить на видъ тождественность крупновскаго и обуховскаго способовъ.

При такой тождественной раціональности этихъ двухъ способовъ приготовленія литой стали весьма интересно было бы прослѣдить постепенное развитіе и современное состояніе сталелитейныхъ фабрикъ: Круппа въ Эссенѣ (въ рейнскихъ прусскихъ провинціяхъ) и нашей Князе-Михайловской въ Златоустѣ, учрежденныхъ при столь различныхъ мѣстныхъ условіяхъ и созданныхъ на совершенно противоположныхъ началахъ. Но, къ сожалѣнію, должно сказать, что въ отношеніи первой намъ приходится ограничиться весьма скудными свѣдѣніями, въ особенности по первому вопросу, и развѣ только описаніе издѣлій, представленныхъ Круппомъ на лондонскую выставку, можетъ дать вѣрное понятіе о современной и, притомъ, весьма обширной производительности эссенской сталелитейной фабрики. Что же касается Князе-Михайловской фабрики, то, въ бытность нашу въ Златоустѣ, нами собраны болѣе подробныя свѣдѣнія, какъ въ отношеніи постепеннаго развитія, такъ и въ отношеніи современнаго состоянія сталелитейнаго производства на этой фабрицѣ.

Относительно первыхъ испытаній, произведенныхъ Круппомъ надъ полученіемъ литой стали, не имѣется никакихъ свѣдѣній. Первые извѣстія объ издѣліяхъ изъ литой стали Круппа были доставлены намъ въ бывшее артиллерійское отдѣленіе военно-ученаго комитета, академикомъ Якоби, который, во время пребыванія за границей въ 1851 г., видѣлъ на лондонской всемирной выставкѣ разные издѣлія, приготовленные этимъ фабрикантомъ изъ литой стали. Издѣлія эти обратили на себя вниманіе всѣхъ знатоковъ, и одѣлочная коммисія отозвалась объ нихъ съ похвалою. До 1847 года исключительныя спеціальныя занятія на фабрикѣ Круппа заключались въ приготовленіи изъ литой стали кирасъ, шинъ, осей и пружинъ для вагоновъ и локомотивовъ, и различныхъ машинныхъ частей, и только въ 1847 году явилась у г. Круппа идея о приготовленіи артиллерійскихъ орудій изъ литой стали; такъ что послѣ первыхъ пробныхъ 3 и 4 фунтовыхъ пушекъ, оказавшихся весьма прочными на опытахъ, фабрика его приготовила, въ 1851 г., для первой лондонской всемирной выставки, одну 6 ф. пушку, состоящую изъ стального ствола, съ чугунною муфтою, съ таковыми же на ней цапфами. По чрезвычайной трудности, встрѣчаемой въ изготовленіи сплошныхъ, преимущественно большихъ калибровъ, стальныхъ орудій, съ выкованными, изъ тѣхъ же болванокъ, цапфами, фабрика Круппа продолжала изготовлять до 1856 г. всѣ большія, отъ 6 до 24 ф. калибра включительно, орудія съ чугунными муфтами; съ 1856 года г. Круппъ началъ изготовлять только одни 6, 12 и 24 фунт. пушки и, разумѣется, всѣхъ меньшихъ калибровъ орудія, изъ сплошной стальной массы; такъ что съ этого и до настоящаго времени изготовлено на фабрикѣ его слишкомъ тысяча орудій, частью совершенно отдѣланныхъ, частью же только въ прокованныхъ и обсерленыхъ болванкахъ. При современномъ же состояніи фабрики, г. Круппъ принимаетъ заказы и всѣхъ большихъ калибровъ орудій изъ сплошной стальной массы, предполагая однако ихъ дѣлать сравнительно меньшаго вѣса, противъ соотвѣствующихъ имъ бронзовыхъ орудій.

Обширность современной производительности фабрики Круппа объясняется слѣдующимъ описаніемъ издѣлій изъ литой стали, представленныхъ имъ на нынѣшнюю всемирную лондонскую выставку.

1) Сплошная, непрокованная и неподвергнутая еще дальнѣйшей обработкѣ масса, въ формѣ цилиндра, вѣсомъ въ 40 000 прусск. фунт. (1140 пуд.), діаметромъ въ 44 дюйма, длиною въ 8 футъ.

Цилиндръ этотъ, въ холодномъ состояніи, подъ самымъ тяжелымъ молотомъ фабрики, вѣсомъ въ 100 000 прусск. фунт. (49 тон.), по предварительномъ подпиливаніи въ различныхъ мѣстахъ, послѣ нѣ-

сколькихъ сотъ разъ повторенныхъ ударовъ, переломанъ по срединѣ своей длины.

Поверхностями излома столь большой массы, имѣется въ виду показать чистоту и непористость металла, и въ какой степени владѣеть фабрика искусствомъ въ отливкѣ большихъ массъ. Кромѣ того, по тому же самому образцу представляется возможность убѣдиться въ несправедливости мнѣнія нѣкоторыхъ, что проковка отлитыхъ стальныхъ массъ имѣетъ цѣлью уничтожить образующіеся внутри ихъ пузырьки и раковины.

Всѣ, предназначенныя продажѣ, стальные вещи приготовлены, проковкою и дальнѣйшею обработкою, изъ болѣе или менѣе тяжеловѣсныхъ, треугольныхъ или круглыхъ (въ поперечномъ сѣченіи) массъ.

2) Отлитая въ четырехгранную изложницу, частію оставленная въ первоначальномъ видѣ (непрокованная), частію же прокованная, стальная масса, переломленная по всей своей длинѣ, съ тѣмъ, чтобы показать плотность, мелкозернистость и вязкость сырой (непрокованной) массы и до какой степени развиваются въ ней всѣ означенныя качества, вслѣдствіе процессаковки. Болванка эта отлита изъ самой мягкой и вязкой стали, употребляемой для изготовленія орудій. Вѣсъ болванки 8000 прусск. фунт. (228 п.).

3) Прокованная болванка вѣсомъ въ 30 000 прусск. фунт. (1105 пуд.), ширин. въ 17 дюйм., толщ. въ 30 дюйм. Болванка эта разломана на 4 части, съ цѣлью показать, подобно тому, какъ и въ первомъ образцѣ, вліяніе процессаковки, равномерную плотность и однородность массы по всему протяженію, отъ одного конца до другого.

На выставкѣ, эти четыре части сложены одна на другую, такъ чтобы можно было видѣть соотвѣтственныя поверхности излома.

4) Прокованная стальная болванка, ширин. въ 17 дюйм., толщ. въ 9 дюйм., сломанная съ обоихъ концовъ, согнутая, въ нагрѣтомъ состояніи подъ молотомъ, такимъ образомъ, что концы ея приходятся непосредственно одинъ надъ другимъ, причемъ, не смотря на значительное продольное растяженіе частицъ, на наружной поверхности изгиба не обнаружались признаки разрыва.

Образецъ этотъ, подобно 1 и 3 образцамъ, служить доказательствомъ превосходныхъ качествъ литой стали Крупна.

5) Коллекція пробныхъ кусковъ различныхъ формъ и качествъ литой стали, какъ напр. полосы толщиной въ 1 $\frac{1}{2}$ д., шириною въ 16 д., обструганныя, шлифованныя и потомъ согнутыя въ холодномъ состояніи, безъ всякихъ признаковъ порока, — служатъ также доказательствомъ большой вязкости этого металла.

6) Кусокъ литой стали, представляющій первоначальный видъ одного изъ важнѣйшихъ произведеній фабрики, именно: патентованныхъ несваренныхъ шинъ для желѣзныхъ дорогъ.

Для приготовленія такихъ шинъ берется кусокъ литой непрокованной стали (подобный напр. 1-му образцу, или меньшей величины), которому потомъ проковкою придается особенная форма и послѣ того просверливаются въ ней два отверстія, которыя связываются между собою особеннымъ образомъ (*durch einen Sägeschnitt verbunden*). Патентъ на это изобрѣтеніе взятъ въ 1853 году въ Пруссіи и Англіи.

7) Седьмой образецъ представляетъ дальнѣйшую обработку предъидущаго куска стали, которая заключается въ сгибаніи его въ кольцо. Возлѣ этого кольца находится другое подобное кольцо, переломанное на три части; это сдѣлано для того, чтобы по внутреннему сложенію матеріала показать вліяніе ковки, — предшествующей прокаткѣ шинъ, — на плотность массы, въ сравненіи съ конечно болѣе дешевымъ процессомъ приготовленія шинъ, заключающемся только въ отливкѣ и прокаткѣ, безъ проковки ихъ.

8) Двадцать прокованныхъ, прокатанныхъ и вполнѣ до обточки приготовленныхъ шинъ. Образцы эти собраны по слѣдующимъ, въ дѣйствительности выполненнымъ, нарядамъ:

	Диаметръ въ англійскихъ дюймахъ	Вѣсъ въ Zoll- Pfund (нижнія строки рус. фунт.)
Шина для вагона кельнъ - минденской желѣзной дороги	34	$\frac{290}{354,1}$
» » Локомотива верне - шлезвигской . . .	48 $\frac{1}{4}$	$\frac{675}{824,2}$
» » » баварской восточной . . .	36 $\frac{1}{2}$	$\frac{356}{434,6}$
» » вагона баварской (Staatsbahn). . .	34	$\frac{280}{331,9}$
» » Локомотива саксонской (Staatsbahn) .	57 $\frac{1}{4}$	$\frac{674}{822,9}$
» » » прусскаго общества (für Sömmerring Locomotive) .	63 $\frac{7}{12}$	$\frac{840}{1025,6}$
» » » тоже	45 $\frac{1}{24}$	$\frac{655}{799,7}$

Шина для локомотива австрийской	63 ¹¹ / ₂₄	<u>635</u> 775
» » » K.K.ap-KaiserFerdinands-Nordbahn	57 ¹ / ₂	<u>757</u> 924,2
» » » швейцарской центральной	54 ¹ / ₄	<u>636</u> 776,5
» » » французской западной	53 ⁵ / ₈	<u>664</u> 810,7
» » » французской сѣверной	37 ⁵ / ₈	<u>445</u> 543,3
» » » Eastern-Counties	74 ⁷ / ₈	<u>924</u> 1027,2
» » » North-London	58 ¹ / ₁₂	<u>800</u> 976,8
» » » North и North-western	76 ¹⁵ / ₁₆	<u>759</u> 916,7
» » » Glasgow и South-western.	37 ¹¹ / ₁₂	<u>479</u> 583,8
» » » испанской	59 ¹¹ / ₂₄	<u>630</u> 769,2
» » » царскосельской	63 ¹ / ₂	<u>925</u> 1129,4
» » » Остъ-индской компаніи	64 ¹ / ₈	<u>738</u> 900,5
» » » Atlanta-и West (въ Америкѣ)	57 ¹¹ / ₂₄	<u>745</u> 909,6

Изъ этого извлеченія усматривается въ какой степени распространено на европейскихъ, ост-индскихъ и американскихъ желѣзныхъ дорогахъ употребленіе патентованныхъ, приготовленныхъ безъ сварки, шинъ, изъ крупшовской литой стали, отличающихся въ дѣлѣ равномернымъ и медленнымъ стираниемъ, равно какъ и благонадежностью въ отношеніи лопанья, и выгодностью въ экономическомъ отношеніи.

До сихъ поръ изготовлено на фабрикѣ Круппа до 40 000 шинъ для многоразличныхъ назначеній, какъ то: для локомотивныхъ, тендерныхъ, пассажирныхъ и товарныхъ вагонныхъ колесъ. И должно замѣтить, что повсюду, во всѣхъ климатахъ, при всевозможныхъ измѣненіяхъ температуры, шины оказывались въ одинаковой степени удовлетворительными.

9) Провальцованная шина діаметромъ въ 8 футъ. Образецъ этотъ

служить доказательствомъ совершенства процесса вальцованія, даже при такихъ большихъ размѣрахъ шины и при вѣсѣ въ 1100 прус. фунт. (31 пуд.). Впрочемъ, фабрика Круппа готова приготовить и большихъ размѣровъ шины, если бы въ нихъ представлялась необходимость.

10) Боковая часть отъ предыдущей шины, обсерленная и выполированная. По этому образцу можно видѣть, не смотря на большіе размѣры послѣдней, чистоту и мелкозернистость употребляемой для этой цѣли стали.

11) а) Половина обсерленной, полированной и въ холодномъ состояніи согнутой, шины, на концахъ которой по излому видно внутреннее сложеніе металла. Образецъ этотъ служить, въ свою очередь, доказательствомъ вязкости металла, ибо, не смотря на то, что шина согнута въ холодномъ состояніи, на наружной поверхности ея нѣтъ ни малѣйшихъ признаковъ порока.

Образецъ этотъ приготовленъ изъ мягкой литой стали, которая, при первоначальномъ введеніи этого производства, дѣйствительно употреблялась на шины, потому что, по существовавшему въ то время предубѣжденію въ отношеніи хрупкости литой стали, и по недостатку опытныхъ данныхъ въ отношеніи степени твердости, которую надлежало придать предназначенной для этой цѣли стали, — фабрика находилась вынужденною, въ ущербъ продолжительности службы шинъ, развить до чрезмѣрности свойства, которыя предполагались невозможными въ литой стали. Избраніе такой мѣры было крайне необходимо, потому что, если бы при изготовленіи шинъ изъ болѣе твердой стали, обнаружались, впрочемъ вполне неосновательныя, ожиданія относительно долговѣчности шинъ, то конечно изобрѣтенію этому угрожала бы опасность потерять всякій кредитъ. Но вскорѣ послѣ того, когда исчезло сомнѣніе въ достоинствахъ болѣе твердыхъ сортовъ стали, тогда фабрика приступила къ постепенному увеличенію степени твердости стали для шинъ; такъ что въ теченіе послѣднихъ лѣтъ, и въ особенности въ настоящее время, фабрика стала употреблять постоянно на дѣло шинъ, получаемую непосредственно отливкою, весьма твердую сталь. Такимъ образомъ, вслѣдствіе весьма медленнаго стиранія подобныхъ шинъ, еще болѣе возвысилось достоинство этого издѣлія. А что дѣйствительно одна только предосторожность служила причиною того, что фабрика не прямо приступила къ изготовленію шинъ изъ столь твердой стали, то это обстоятельство подтверждается уже тѣмъ, всѣмъ извѣстнымъ специалистамъ, фактомъ, что полученіе твердой стали несравненно легче и дешевле приготовленія мягкихъ сортовъ литой стали. Въ этомъ обстоятельствѣ заклю-

чается преимущественно главнѣйшая причина постепеннаго и притомъ значительнаго удешевленія стоимости шинъ изъ литой стали Круппа. Другая, не менѣ важная, причина пониженія цѣнъ на эти издѣлія заключается, безъ сомнѣнія, въ расширенной и усовершенствованной фабрикаціи шинъ. Мѣрломъ важности значенія этихъ двухъ обстоятельствъ можетъ лучше всего служить тотъ фактъ, что, не взирая на прежнюю, почти вдвое большую цѣнность шинъ въ продажѣ, дѣйствительная стоимость фабрикѣ ихъ едва только окупалась.

б) Нѣсколько профильныхъ круговъ (*Profilscheiben eines Radreifen*) отъ шины, обстроганныхъ, полированныхъ и закаленныхъ. Круги эти по срединѣ переломаны, съ тѣмъ, чтобы показать мелкозернистость стали, и въ особенности, что на дѣло шинъ употребляется самыхъ высокихъ качествъ инструментальная сталь. На этомъ основаніи и принято на фабрикѣ готовить инструменты изъ пришедшихъ въ негодность ~~стальныхъ~~ шинъ.

12) Двѣ стальные оси съ стальными колесами (*Scheibenrädern*) и съ шинами изъ того же металла, вполне приспособленныя для вагоновъ желѣзныхъ дорогъ. Одинъ изъ этихъ экземпляровъ выполненъ, для того, чтобы сдѣлать болѣе нагляднымъ чистоту матеріала.

Оси эти (*Satzachsen*) вполне благонадежны въ отношеніи прочности, и кромѣ того, отличаются значительно меньшею стоимостью и большею легкостью въ сравненіи съ другими конструкціями, предназначаемыхъ для той же цѣли, осей. Всѣ одной такой оси съ приспособленными къ ней колесами съ шинами составляетъ 1550 прус. фунт. (44 пуд.). При этомъ находится еще одно подобное же обточенное и полированное колесо, согнутое, въ холодномъ состояніи, начиная отъ втулки, по двумъ направленіямъ, подъ прямымъ угломъ. Образецъ этотъ подтверждаетъ прочность и доброкачественность употребленной для этого литой стали.

13) а) Задняя локомотивная ось съ колесами, снабженными, изготовленными на фабрикѣ Круппа, шинами изъ литой стали. По этому, находившемуся въ употребленіи, экземпляру, и взятому изъ подъ локомотива № 225 англійской (*Eastern-Counties*) желѣзной дороги, можно видѣть на сколько стерлись шины, *пробѣжавшія, безъ стачиванія, 66 179 1/2* англ. милъ.

Всѣ этого локомотива равенъ 560 цент. (1708,5 пуд.), такъ что на колеса приходился грузъ въ 200 цент. (610 пуд.). Лѣвое колесо тормозилось на фздѣ. Шины эти находятся въ употребленіи съ 12 октября 1859 года.

б) Локомотивная задняя ось съ колесами, снабженными крупнов-

скими шинами изъ литой стали. Ось эта составляетъ также принадлежность локомотива англійской (North-London) желѣзной дороги и представлена Крупномъ на выставку съ тѣмъ, чтобы показать на сколько стерлся шины въ продолженіе употребленія ихъ, безъ стачиванія, съ 31 іюля 1860 г. по 24 марта 1862 г., при чемъ колеса съ шинами пробѣжали пространство въ 73 494 англ. миль. На колесахъ покоился грузъ въ 170 цент. (518,5 пуд.).

14) Ось изъ литой стали съ колесами, снабженными шинами, по образцу которой приготовлены оси съ колесами для конной желѣзной дорги въ Нью-Йоркѣ. Конструкція эта отличается прочностью и медленнымъ стпраніемъ, а въ особенности легкостью. Ось съ колесами вѣситъ 400 фунт. (11 пуд.).

15) Три пары локомотивныхъ колѣнчатыхъ осей (Kubelachse), изъ которыхъ двѣ пары окончательно отдѣланы для англійскихъ (North-London and London and North-Western) желѣзныхъ дорогъ; послѣдняя, третья, пара только прокована, но не отдѣлана, съ тѣмъ, чтобы ознакомить съ производствомъ этой работы.

Подобныя оси употребляются въ значительномъ числѣ въ Германіи, Франціи и Англіи. Издѣлія эти заслуживаютъ особеннаго вниманія потому, что локомотивныя колѣнчатыя оси весьма натруждаются во время употребленія ихъ, такъ что колѣнчатыя оси, приготовленныя изъ другаго матеріала, подвержены всѣ безъ изъятія скорой ломкѣ. Съ введеніемъ въ употребленіе осей и шинъ изъ крупновской литой стали, вполнѣ устранена одна изъ главнѣйшихъ причинъ къ несчастіямъ на желѣзныхъ дорогахъ.

16) Кривошины (Gussstahl-Kurbelzapfen) для локомотивовъ землерингской желѣзной дороги.

17) Четыре вагонныхъ рессоры изъ литой стали.

Двѣ локомотивныя » » » »

Изъ числа этихъ 6 рессоръ, 4 покрыты чернымъ лакомъ и 2 отполированы.

18) Двухколѣнчатый валъ, для транзатлантическаго винтового корабля, Ллойда сѣверной Германіи, въ Бременѣ, вѣсомъ въ 22 000 прус. фунт. (627 пуд.), длиною въ 24 фут., въ діаметръ 15 дюйм.

Валъ этотъ только частію отдѣланъ, съ тѣмъ, чтобы показать въ одной и той же штукѣ проковку и окончательную отдѣлку.

19) Образецъ наибольшихъ размѣровъ колѣнчатого вала изъ литой стали для мореходныхъ кораблей. Валъ этотъ прокованъ подъ молотомъ въ 1000 цент. (49 тон.) изъ болванки, вѣсомъ въ 50 000 фунт. (1425 пуд.). Валъ этотъ вѣситъ 31 000 прус. фунт. (883,5 пуд.).

20) Меньшихъ размѣровъ колѣнчатый валъ, вѣсомъ въ 40 000

прус. фунт. (1140 пуд.). Валь этотъ заказанъ обществомъ Донскаго пароходства.

Замѣненіемъ желѣзныхъ гребныхъ валовъ стальными устраняется возможность и опасность, угрожающая отъ перелома вала, а кромѣ того, и значительныя издержки, потребныя на исправленіе поврежденій, потому что прочность валовъ изъ литой стали вдвое больше прочности валовъ, приготовленныхъ изъ лучшаго желѣза. Основываясь на этомъ, видно, что валы изъ литой стали могутъ имѣть меньшую толщину, чѣмъ желѣзные, что, впрочемъ, и соблюдается на самомъ дѣлѣ. Вслѣдствіе этого, а равно и чистоты и изящности отдѣлки стальныхъ валовъ, уменьшаются треніе и расходъ на смазку не только при маломъ, но и большомъ ходѣ, такъ что во всякомъ случаѣ съ употребленіемъ стальныхъ валовъ связано и проявленіе большаго полезнаго дѣйствія машины.

Замѣтимъ что смотря по степени твердости п дѣли назначенія литой стали, сопротивленіе, оказываемое ею разрыву, отъ *двухъ до четырехъ* больше, чѣмъ въ лучшихъ сортахъ желѣза. Г. Круппъ общаетъ еще до окончанія срока выставки сдѣлать извѣстными результаты испытаній, предпринятыхъ извѣстными авторитетами, надъ сопротивленіемъ литой стали разрыву.

21) Корабельный якорь. Якоря изъ литой стали, при одинаковыхъ размѣрахъ съ желѣзными, обладаютъ большею прочностью; съ другой же стороны, литая сталь дастъ возможность готовить ихъ меньшаго вѣса. Вѣсъ находящагося на выставкѣ якоря равенъ 1140 прус. фунт. (32 пуд.).

22) Гребной винтъ 9 фут. въ діаметрѣ. Гребные винты, равно какъ и якоря, приготовлены въ первый разъ изъ литой стали на заводѣ Круппа. Независимо отъ преимущества въ отношеніи большей прочности, гребные винты изъ литой стали представляютъ еще ту особенную выгоду, что лопасти ихъ острѣе и тоньше, чѣмъ въ винтахъ, приготовленныхъ изъ другихъ матеріаловъ; а вслѣдствіе этого уменьшается сопротивленіе воды на винтъ и, стало быть, увеличивается полезное его дѣйствіе. Вѣсъ пропеллера равенъ 800 прус. фунт. (почти 23 пуд.).

23) Пара монетныхъ вальковъ (для прокатки и сглаживанія слитковъ) длиною въ 89 и діаметромъ въ 8 дюймовъ. Пара вальковъ длиною въ 16 дюйм., діаметромъ въ 10 дюйм. и пара вальковъ закаленныхъ и съ высокимъ полеромъ.

Вальки закаленной литой стали, хотя и меньшихъ размѣровъ, были въ первый разъ приготовлены здѣсь 40 лѣтъ тому назадъ; съ того времени разослано по всевозможнымъ техническимъ учрежденіямъ уже нѣсколько тысячъ вальковъ.

24) Стержень насоса длиною въ 30 футъ, въ діаметрѣ 5 дюйм.

Стержень прокованъ и снабженъ на одномъ концѣ муфтою, въ которую вставленъ конецъ другого стержня. Подобные стержни готовятъ, на фабрикѣ Круппа, длиною до 60 футъ; но по трудности доставки и помѣщенія въ зданіи выставки, необходимо было ограничиться стержнемъ длиною лишь въ 30 футъ.

Съ приготовленіемъ изъ литой стали стержней для водоводительныхъ машинъ въ рудникахъ, устранится опасность отъ частой ломки желѣзныхъ, связанныхъ съ деревомъ, стержней, останавливающей обыкновенно весь ходъ работъ въ рудникѣ; кромѣ того, при вдвое меньшемъ вѣсѣ стальныхъ стержней въ сравненіи съ тѣми, которые приготовлены изъ прокатнаго желѣза, связаннаго между собою заклепками, первые обладаютъ несравненно большею прочностью.

25 — 30) Шесть патентованныхъ стальныхъ орудій слѣдующихъ калибровъ:

	Калибръ.	Вѣсъ.	
25) 1—4 фунт. заряжающ. съ дула пушка.	3",41	595 пр. фун. 56 пуд.	(*)
26) 1—25 " " съ казен. части	3",75	1965 пр. ф. 56 пуд.	
27) 1—40 " " " "	4",75	3612 пр. ф. 103 пуд.	
28) 1—100 " " " "	7",00	7709 пр. ф. 220 пуд.	(**)
29) 1—68 " " " "	8",12	8365 пр. ф. 238 пуд.	
30) 1—заряжающаяся съ казенной части	9",00	1800 пр. ф. 513 пуд.	

Изъ числа этихъ орудій одна только 4 фунт. пушка нарѣзана, остальные не только не нарѣзаны, но и не имѣютъ механизмовъ для заряжанія съ казенной части. Нарѣзы не сдѣланы для того, чтобы лучше можно было видѣть болѣе существенную часть фабрикаціи, именно изыскность этого матеріала, которая видна по зеркальной поверхности канала; механизмы же не приготовлены, потому что устройство механизмовъ содержится въ секретѣ.

У всѣхъ упомянутыхъ орудій отполированы, кромѣ того, еще и дульный срѣзь и тарель, съ тѣмъ, чтобы показать совершенную однородность стали въ орудіяхъ.

(*) Снаружи и внутри отфланы.

(**) Въ орудіяхъ этихъ, по недостатку времени, высверленъ каналъ, а на ружья поверхность только вчертъ обсерлена; въ 9 дюйм. пушкѣ наружная поверхность только мѣстами обсерлена; поэтому наружная поверхность послѣднихъ двухъ орудій, за исключеніемъ тарельнаго пояса и дульнаго возвышенія, покрыта чернымъ лакомъ.

Четирехъ-фунтовая пушка имѣетъ тотъ же калибръ, что французская полевая 4 фунт. пушка. 25, 40, 100 и 86 фунт. калибры, суть тѣ, которые приняты въ англійской артиллеріи, именно: первые три соотвѣтствуютъ калибрамъ нынѣ принятымъ парѣзнымъ орудіямъ, а послѣдняя, въ 8,12 дюйм., — предѣлитъ крѣпостнымъ и морскимъ орудіямъ съ гладкимъ каналомъ. 9 дюйм. пушка составлена по проекту фабрики и выкована изъ болванки вѣсомъ въ 50 000 прус. фунт. (1425 пуд.).

Однородныя качества стали въ этомъ орудіи служатъ особеннымъ доказательствомъ той степени совершенства, до которой въ настоящее время достигли на фабрикѣ Круппа, въ обработкѣ произвольныхъ массъ литой стали. При этомъ не слѣдуетъ забывать, что приготовленіе большихъ калибровъ орудій изъ одной сплошной массы, съ цапфами, сопряжено съ большими трудностями.

31) Два совершенно отдѣленныхъ орудія, каждое изъ которыхъ было сначала распилено по длинѣ до канала, и послѣ того части эти были расклинены и потомъ отломаны одна отъ другой, такъ что вслѣдствіе этого образовались 4 полуцилиндра, по излому стѣнъ которыхъ еще яснѣе видно внутреннее сложеніе металла въ совершенно отдѣленныхъ орудіяхъ.

32) Пять высверленныхъ цилиндровъ съ различными системами парѣзовъ. Образцы эти доказываютъ, что фабрика снабжена всѣми приспособленіями для парѣзки и парѣзными станками различныхъ системъ, такъ что отнынѣ фабрика Круппа принимаетъ заказы всевозможныхъ системъ парѣзныхъ орудій.

33) Ружейные стволы, грубо прокованные, съ готовымъ каналомъ, и совершенно отдѣленные и полированные.

Что касается этой отрасли фабрикаціи, то до сихъ поръ фабрика Круппа занималась только приготовленіемъ ружейныхъ болванокъ; въ настоящее же время дѣлаются на его заводѣ всѣ необходимыя учрежденія и приспособленія для совершенной отдѣлки солдатскихъ ружейныхъ стволовъ, и притомъ въ такихъ размѣрахъ, чтобы даже большіе наряды могли быть выполнены въ непродолжительномъ времени.

34) Образцы различной степени твердости инструментальной стали, въ круглыхъ, квадратныхъ и прямоугольныхъ брускахъ, съ коллекціею обломковъ отъ тѣхъ же образцовъ. Хотя главнѣйшая цѣль фабрики заключается въ отливкѣ и проковкѣ громадныхъ вещей, и тѣмъ не менѣе на оной готовится и поступаетъ въ продажу инструментальная сталь всѣхъ родовъ; такъ что фабрикація инструментальной стали никакъ не поставлена на заднемъ планѣ, а напротивъ того, и теперь не перестаютъ изыскивать различныя спо-

собы для усовершенствованія и удешевленія этого сорта литой стали.

Фабрика Круппа, будучи занята въ настоящее время устройствомъ вальковъ для прокатки стальныхъ плитъ, не имѣла возможности послать на нынѣшнюю всемірную выставку издѣлія этого рода, потому что еще до сихъ поръ не приступлено къ валовой выдѣлкѣ стальныхъ плитъ; послать же однѣ только пробныя плиты не стоило, потому что онѣ не могутъ служить мѣриломъ валовой выдѣлки, да и притомъ весьма ограниченное помѣщеніе, отведенное на всемірной выставкѣ для стальныхъ издѣлій, не позволяло помѣстить большаго числа произведеній этой фабрики. Но въ теченіе весьма непродолжительнаго времени фабрика Круппа будетъ вполне приспособлена для изготовленія и этого рода издѣлій. Между различными новыми машинами, устанавливаются также вальки длиною въ 15 футъ, предназначенные для прокатки броневыхъ плитъ, толщиною въ 1 футъ и болѣе; вальки эти будутъ приводиться въ дѣйствіе машиною въ 200 лош. силъ. Подъ вальками этими будутъ прокатываться тоже стальныя листы для цилиндрическихъ паровиковъ, приготовленныхъ изъ одного листа, и въ которыхъ будетъ только одинъ и много два ряда заклепокъ, расположенныхъ внѣ огненной поверхности. Достоинство этихъ паровиковъ будетъ заключаться въ меньшемъ вѣсѣ и въ большей прочости, и кромѣ того, уменьшится въ значительной степени весьма трудная работа заклепки отдѣльных листовъ. Наконецъ, имѣется въ виду производство это связать еще съ изготовленіемъ перидъ для мостовъ и различныхъ другихъ издѣлій.

Въ заключеніе не лишнимъ считаемъ замѣтить, что на первую лондонскую выставку былъ доставленъ кусокъ литой стали вѣсомъ всего только въ 4500 фунт. (128 пуд.), какъ наибольшаго вѣса масса литой стали, которую фабрика въ состояніи была готовить въ то время. Сдѣланные же съ тѣхъ поръ успѣхи въ отливкѣ вполне объясняются представленными нынѣ на всемірную выставку издѣліями, до 20 различныхъ сортовъ, и отлитую массу, въ 10 разъ большею въ сравненіи съ тою, которая находилась на выставкѣ въ 1851 году. При этомъ должно еще замѣтить, что въ настоящее время могутъ быть получены произвольныя и никакими условіями не ограничивающіяся массы изъ литой стали, и что только чрезвычайная трудность и цѣнность доставки и невозможность управиться громадными массами въ зданіяхъ выставки не позволили представить стальныя издѣлія большаго размѣра.

Р. Жусселиузъ.

(Продолженіе будетъ.)

**ОБЪ АРТИЛЛЕРІЙСКИХЪ ОРУДІЯХЪ,
КОТОРЫМЪ ДОЛЖНО ОТДАТЬ ПРЕИМУЩЕСТВО
ПРИ УПОТРЕБЛЕНІИ НА ФЛОТѢ.**

*(Статья капитана англійскаго флота Фишбурна, читанная
въ засѣданіи Королевскаго Института соедин. служб.).*

Не хочу отнимать отъ собранія времени на извиненія въ намѣреніи прочесть мою статью; считаю достаточнымъ сказать, что, увлекаясь красотою механизма армстронговой пушки, ея дальностію выстрѣла, точностію прицѣла и несомнѣннымъ гениемъ ея изобрѣтателя, я случайно выразилъ въ одномъ изъ засѣданій неумѣстное согласіе на всѣ качества, которыя ей приписывали. Узнавъ, что въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ получены мною ошибочныя свѣдѣнія на счетъ этого орудія, составляющаго одно изъ важныхъ средствъ обороны государства,—я считаю долгомъ публично отказаться отъ выраженного мною согласія.

Сравнить результаты, пріобрѣтенныя отъ тщательно выдѣланнаго наръзнаго орудія, имѣющаго вѣрный прицѣлъ, аккуратно изготовленный снарядъ, превосходный станокъ и подъемный винтъ,—съ результатами, пріобрѣтенными отъ обыкновеннаго гладкостѣннаго орудія, которое не имѣетъ тѣхъ преимуществъ и бросаетъ неотчетливо-отдѣланный снарядъ, оставляющій большой зазоръ, и потомъ на этомъ сравненіи основывать оцѣнку системы наръзныхъ орудій, въ противоположность системы орудій гладкостѣнныхъ, было очевидно неправильно; а тѣмъ болѣе неправильно основывать сравнительную оцѣнку на дальности выстрѣла, которая на столько была благоприятна для наръзнаго орудія, на сколько неблагоприятна для гладкостѣннаго. Точная оцѣнка системы наръзныхъ орудій только тогда и можетъ быть опредѣлена, когда на развитіе достоинствъ той и другой системы будутъ употреблены одинаково остроумные способы.

Недостатки орудій, при употребленіи ихъ въ обыкновенной практикѣ, велики; но они еще болѣе увеличиваются обстоятельствами сраженія, при которыхъ, какъ справедливо замѣтилъ полковникъ Фоксъ, неточность прицѣливанія, сравнительно съ тѣми неточностями, которыя происходятъ отъ недостатковъ въ полевомъ орудіи, относится какъ 20: 1; а если такъ бываетъ въ полѣ, то тѣмъ болѣе на морѣ, гдѣ, въ дополненіе къ причинамъ неправильности, исчисленнымъ г. Фоксомъ, нужно прибавить еще движеніе корабля. Поэтому въ высшей степени было бы неправильно судить объ орудіи, не принявъ въ соображеніе нормальныхъ обстоятельствъ, при которыхъ оно будетъ употребляемо; а между тѣмъ, какъ это дѣлалось? При сравнительной оцѣнкѣ системы наръзныхъ и гладкостѣнныхъ орудій не было принято во вниманіе тѣхъ обстоятельствъ, когда орудія и обстрѣливаемые предметы находятся въ движеніи и на неизвѣстныхъ разстояніяхъ,—отчего зависитъ опредѣленіе полезныхъ качествъ орудія, и именно: формы траекторіи и правильности рикошетирования.

Невѣрность прицѣливанія, происходящая отъ движенія судна, вслѣдствіе килевой или боковой его качки, перехода корабля черезъ линію огня, отъ быстрой перемѣны разстояній, или, наконецъ, вслѣдствіе малой высоты обстрѣливаемого предмета, лучше всего можетъ быть устранена посредствомъ настильной траекторіи (*flat trajectory*) и правильнаго рикошетирования снаряда; какъ то, такъ и другое будетъ болѣе близко достигнуто значительнымъ сокращеніемъ времени полета ядра, при требуемомъ разстояніи, и сообщеніемъ ядру болѣе точной сферической формы, между тѣмъ какъ разрушительное дѣйствіе будетъ увеличиваться въ гораздо большемъ отношеніи, чѣмъ даже квадратъ увеличенной скорости полета.

Большая правильность выстрѣловъ изъ тѣхъ же самыхъ орудій, при опредѣленныхъ разстояніяхъ и увеличенныхъ зарядахъ, сообщающихъ снаряду наибольшую быстроту полета, такъ хорошо всѣмъ извѣстна и всѣми допущена, что не требуетъ ни доказательствъ, ни объясненія; но какъ ни велики другія выгоды отъ увеличенныхъ зарядовъ, они все еще малы въ сравненіи съ выгодами настильной траекторіи, гдѣ разстоянія неизвѣстны.

Лучше всего объяснить это прилагаемый чертежъ—13: онъ изображаетъ двѣ траекторіи, одну—ядра, перелетающаго разстояніе въ секунду времени при высотѣ паденія отъ дѣйствія тяжести (*fall*) 16 футъ; другую—ядра, требующаго на прохожденіе того же самаго разстоянія двѣ секунды, и потому склоняющагося отъ дѣйствія тяжести на 64 фута.

Если нѣтъ причины, нарушающей спокойное состояніе судна, то

послѣднее, хотя бы имѣло только 12 футъ вышины, — а такихъ судовъ очень немного, — будетъ поражено во всякой точкѣ траекторіи ядра при наибольшей его скорости; между тѣмъ ядро, имѣющее меньшую скорость, перелетитъ черезъ судно вышиною 48 футъ или болѣе, и только на близкомъ разстояніи ударитъ въ корабль вышиною въ 30 футъ.

Усиленные заряды и увеличенныя скорости въ высшей степени полезны для правильности выстрѣловъ при обстоятельствахъ сопровождающихъ *дѣйствительное* сраженіе, особливо морское, когда перемена мѣстъ стрѣляющаго и обстрѣливаемаго не позволяютъ предѣлить разстояніе и гдѣ измѣняющіяся движенія пушечной платформы устраняютъ всякую возможность узнать посредствомъ какого либо инструмента хотя приблизительное разстояніе.

Съ введеніемъ броненосныхъ судовъ, увеличенная скорость оказывается необходимою. Это ясно показано въ таблицахъ А и Б; изъ нихъ видно, что прежнее гладкостѣнное 68 фунт. орудіе, при всѣхъ его недостаткахъ, гораздо дѣйствительнѣе, чѣмъ тщательно отдѣланное 110 фунт. орудіе Армстронга, которое значительно уступаетъ первому въ разрушительной силѣ.

ТАБЛИЦА А.

О р у д і е .	Ядро.	Количество пороу.	П р о б и н а .		Сравнительная сила удара, въ пяти Фейбберна.
			Въ глубину.	Въ ширину.	
68-ми фунтовое . . .	фунты. 68	фунты. 16	дюймы. 2 $\frac{1}{4}$	дюймы. 7 $\frac{1}{2}$	5,06
Армстронга	110	14	1 $\frac{1}{2}$	—	2,25
То же	200	10	$\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{2}$	0,56
68-ми фунтовое . . .	Бомба 50	16	1 $\frac{1}{2}$	11	2,25

Такъ какъ вообще допущено, что наибольшія начальныя скорости могутъ быть приобретаемы только при кругломъ ядрѣ, то нѣтъ надобности приводить особаго доказательства; таблицы же: В, Г и Д представляютъ этотъ фактъ въ болѣе ясномъ свѣтѣ; онѣ показываютъ, что не только начальныя скорости круглыхъ ядеръ

бываютъ больше, но что для прохожденія наибольшихъ изъ дѣйствительныхъ разстояній употребляется ими гораздо меньше времени. Подъ словомъ дѣйствительныя разстоянія я подразумеваю тѣ, при которыхъ желѣзной бронѣ кораблей можно нанести матеріальный вредъ, т. е. разстояніе до 600 ярдовъ или болѣе, если броня будетъ тонка, и еще дальше при большихъ калибрахъ орудій.

ТАБЛИЦА В.

О р у д і е.	Разстоя- ніе.	Колпче- ство по- роту.	Толщина плиты	Выбойна.	Примѣчаніе.
	ярды.	фунты.	дюймы.	дюймы.	
68-ми фунтовое.	200	16	4½	2¼	Опыты прое- хали въ Ше- биринскѣ.
» »	»	20	»	3	{ На кораблѣ <i>Excellent</i>
» »	»	24	»	3, 4	
» (*) »	400	16	4	3	{ Выкованное ядро. Плиты Тор- педокрафта
» (*) »	»	»	»	Пробило на сквозь.	
» (')	600	16	10	1½	
Армстронга 80-ти фунтовое	»	11	»	1	
То же, 40 фунтовое . . .	»	5	»	¾	

Во всякомъ случаѣ, какое бы ни получили назначеніе гладкоствѣнные орудія, безъ круглыхъ ядеръ обойтись невозможно, особливо если калибры ихъ будутъ еще болѣе увеличены, потому что продолговатымъ снарядамъ нельзя сообщить одинаковую съ ними скорость. Сравнительно большій вѣсъ, и треніе выступовъ въ надрѣзахъ канала, должны всегда служить препятствіемъ къ пріобрѣтенію весьма большихъ скоростей; нельзя также положительно сказать и того, что заряды для снарядовъ, имѣющихъ продолговатую форму, могутъ быть увеличиваемы до величины, употребляемой при кругломъ ядрѣ, иначе увеличенное давленіе пороховыхъ газовъ можетъ разорвать всякое орудіе или уничтожить дѣйствительность всякаго надрѣзнаго орудія.

(*) Заимствовано изъ официальныхъ донесеній.

Таблица В.

Официальное донесеніе. СКОРОСТИ ОПРЕДѢЛЕННЫЯ КАПИТАНОМЪ ПОЛЕВОЙ АРТИЛЛЕРІИ АНДРЕЮ НОБЛЬ ПОСРЕДСТВОМЪ БАЛЛИСТИЧЕСКАГО МАЯТНИКА НАРВЕЗА.

О р у д і е.	Количество пороху.	С н а р я д ы.			Скорость при 30 ярдахъ отъ дула.	Начальная скорость.	Примѣчанія
		Названіе.	Вѣсъ.	Діаметръ.			
32-хъ фунт. (съ развѣтвляющимися нарѣзками) въ 59 центнеровъ	5.8	Бомба со срѣзанною вершиною.	54	6.35	1215.7	1224.5	Цинк. кольца.
32-хъ фунт. А. гладкостѣнное въ 59 центнеровъ	5.8	Цилиндрическая Бомба со срѣзанною вершиною.	54	6.35	1187.4	1201	
12-ти фунт. въ 6 центнеровъ	1.6	Обыкновенная бомба.	11.9	3.074	1103.4	1111.8	
12-ти фунт. въ 6½ центнеровъ	1.4	Обыкновенная бомба.	8.12	4.55	1124.2	1163.	
12-ти фунт. А. въ 8½ центнеровъ	1.8	Съ сегментами бомба.	11.9	3.084	1180.9	1190.2	
» » »	1.8		11.9	3.074	1238.3	1248.2 (*)	
» » »	1.8		11.9	3.010	1200.0	1209.7 (**)	
68-ми фунт. въ 95 центн.	16.0	Круглое ядро.	66.4	7.91	1553.3	1579.	
» » »	»	»	51.8	7.91	1769.4	1809.9	
32-хъ фунт. въ 58 центн.	10.0	Сплошное ядро.	31.6	6.17	1653.0	1690.0	
12-ти фунт. въ 18 центнеровъ	4.0	»	12.10	4.52	1718.0	1769.8	

Представленная здѣсь таблица опытовъ (Г), служить какъ бы доказательствомъ того, что въ орудіи съ развѣтвляющимися нарѣзками треніе бываетъ не болѣе, чѣмъ въ гладкостѣнномъ орудіи; но это совершенно невозможно. Нарѣзное орудіе съ развѣтвляющимися нарѣзками задерживаетъ свой снарядъ во время его вылета, для того, чтобы сообщить

(*) Бомба пущена при нормальныхъ обстоятельствахъ.

(**) Таже бомба; діаметръ свинцовой оболочки былъ уменьшенъ до величины равной калибру орудія за исключеніемъ 0,25 дюйма при основаніи.

ему большую правильность полета; гдѣ нѣтъ тренія, тамъ не можетъ быть задержки и направляющей силы. Очевидно, поэтому, что близъ дула происходитъ наибольшее разрушительное треніе и замедленіе въ движеніи снаряда; а такъ какъ снарядъ имѣетъ продолговатую форму, то взрывъ пороха производитъ большое давленіе на стѣны орудія и большое количество упругаго газа, который, будучи противопоставленъ силѣ, поглощаемой треніемъ, можетъ не обнаружить часть своего существованія. Что газъ при подобныхъ обстоятельствахъ бываетъ очень упругъ, это доказывается «фактомъ обратнаго дѣйствія, увеличивающагося вмѣстѣ съ угломъ элеваци и равномерно увеличивающейся вмѣстѣ съ тѣмъ первоначальной скорости полета ядра».

ТАБЛИЦА Г.

О р у д і е.	Разстояніе горизонтальнаго выстрѣла.	Высота платформ.
	Ярды.	Футы.
68-ми фунт., 95 центн. (гладкостѣнное).	310	8
68-ми фунт., 112 центн. (тоже) ('). . .	400	8
100 фунт. наръзное Армстронга . . .	345	17
13-ти дюйм. Хорсфаса, 280 фунтовое (гладкостѣнное)	600	20

Треніе и происходящее вслѣдствіе этого увеличеніе давленія на стѣны орудія не позволяютъ ни въ одномъ изъ нашихъ нынѣшнихъ наръзныхъ орудій увеличивать зарядъ пороха, съцѣлю получить болѣе дѣйствительную первоначальную скорость.

При увеличеніи заряда легко могутъ сорваться выступы цилиндрическаго снаряда или сдѣлаться поврежденія въ самомъ орудіи. Таблица Г не заключаетъ въ себѣ достаточныхъ данныхъ, по которымъ было бы можно составить точную оцѣнку, но, во всякомъ случаѣ, нѣтъ никакой параллели между цилиндрическимъ снарядомъ съ его большой, подверженной тренію поверхностію и круглымъ ядромъ, которое имѣетъ опорой одну только точку и равномерно катится по каналу.

(*) На боевой зарядъ для этого орудія употребляется 20 фунт. пороху.

Таблица Д.

	$\frac{1}{4}^0$	$\frac{1}{2}^0$	1^0	2^0	5^0
Мѣдное 9-ти фунтовое, зарядъ 12 фунт. 8 унцевъ	400	500	700	1000	—
Армстронга 12-ти фунт. зарядъ 1 фунтъ 8 унц.	150	300	560	993	—
Стрѣляли съ полевыхъ станковъ.					
Армстронга 12-ти фунт.	—	—	—	1130	2146
Витворта 12-ти фунт.	—	—	—	1198	2368

Стрѣляли съ высоты 17-ти футъ.

Боевые заряды составляли $\frac{1}{8}$ вѣса снаряда; стрѣльба производилась по случаю состязанія Армстронга и Витворта.

Въ таблицѣ В хотя и приведенъ опытъ надъ цилиндрическимъ снарядомъ какъ доказательство, что въ наръзномъ орудіи не существуетъ тренія, но при этомъ упущены изъ виду два весьма важные элемента, необходимыя для подтвержденія ученаго опыта, и именно: отсутствіе равномерности зазора и давленія пороховыхъ газовъ на стѣнки орудія; послѣднее обстоятельство всегда должно служить исходнымъ пунктомъ, такъ какъ по немъ слѣдуетъ опредѣлять количество пороха въ зарядѣ.

Незначительность отдачи наръзныхъ орудій не можетъ еще служить доказательствомъ отсутствія тренія и, слѣдовательно, давленія газовъ на стѣнки орудія; напротивъ, чрезвычное треніе и не даетъ орудію откатываться; треніе это такъ велико, что при зарядахъ болѣе тѣхъ, которые употребляются въ настоящее время, дульная часть непременно отдѣлится отъ затарельной и, мнѣ кажется, это уже повторялось во многихъ случаяхъ.

Треніе нѣкоторыхъ снарядовъ для наръзныхъ орудій поглощаетъ до половины силу пороховыхъ газовъ заряда; а это непосредственно наносить вредъ орудію.

Замедленіе вылета снаряда служитъ неопровержимымъ доказательствомъ существованія весьма значительнаго тренія снарядовъ въ наръзныхъ орудіяхъ и увеличенія давленія газовъ на стѣнки орудія.

Замедленіе въ движеніи снаряда въ каналѣ орудія можно считать

серьезнымъ недостаткомъ того корабельнаго орудія, въ которомъ оно случается, ибо значительно увеличиваетъ неправильность выстрѣловъ, происходящую отъ причинъ, весьма обыкновенныхъ на корабляхъ, какъ напримѣръ, отъ качанія судна и отъ формы палубы, отъ неравномѣрнаго расположенія тяжестей; все это производитъ ошибки, какъ въ элевациі, такъ и въ направленіи, пропорціональныя количеству замедленія.

Между тѣмъ какъ я писалъ вышеприведенное, мнѣ вручили слѣдующую записку, въ которой выставлены результаты нѣкоторыхъ опытовъ:

«Изъ 68 фунт. орудія стрѣляли пять разъ въ щитъ, поставленный на разстояніи 2000 ярдовъ, и дѣйствіе ядеръ было весьма хорошее; между тѣмъ какъ изъ 100 фунт. армстронговой пушки стрѣляли три раза и дѣйствіе ядеръ, по какой то необъяснимой причинѣ, было весьма дурное, такъ что въ случаѣ, если качка корабля простирается до 25° , 68 фунт. орудіе на поворотномъ станкѣ положительно возьметъ верхъ надъ 100 фунтовымъ орудіемъ Армстронга. Таково было мнѣніе всѣхъ, кто находился при опытахъ и наблюдать за стрѣльбой. Я полагаю, что армстронгово орудіе гораздо больше можетъ принести пользы на берегу, чѣмъ на морѣ». Записка эта носитъ на себѣ отпечатокъ истины; писавшій ее не былъ предубѣжденъ противъ орудія Армстронга; это можно заключить изъ того, что онъ считаетъ результатъ необъяснимымъ, между тѣмъ какъ я, при извѣстныхъ обстоятельствахъ, полагаю, что нельзя было ожидать никакихъ другихъ результатовъ. Все это приводитъ насъ къ заключенію, что при улучшеніи гладкостѣнныхъ орудій и ихъ снарядовъ, мы можемъ стрѣлять изъ нихъ на значительныхъ разстояніяхъ, съ большою мѣткостью, чѣмъ изъ нарезныхъ орудій, между тѣмъ какъ первыя будутъ обладать тѣмъ, чего недостаетъ въ послѣднихъ, и именно: разрушительнымъ дѣйствіемъ на близкихъ разстояніяхъ.

Я держусь этого взгляда, хотя его и можно назвать отсталымъ. Нарѣзка, устраняя одни недостатки, производитъ другіе, которые бываютъ тѣмъ значительнѣе, чѣмъ ближе разстояніе; она уничтожаетъ разрушительное дѣйствіе снаряда противъ желѣзныхъ плитъ. Причины погрѣшностей въ сферическомъ ядрѣ должны быть немедленно устранены. Къ этимъ причинамъ слѣдуетъ отнести: не надлежащую величину зазора, несовершенную сферичность ядра и неоднородность металла. Слѣдующая таблица (Е) показываетъ какъ много можно выплграть чрезъ уменьшеніе зазора.

Таблица Е.

О р у д и е.	Длина.	Количество пороку.	Зазоръ.	Углы возвышенія.		
				1°	2°	5°
32-хъ фунтовое, 56 центн. (*).	9 6	10	части дюйма 0 233	я 700	р д 1130	ы. 1964
32-хъ фунтовое, 40 центнеровъ.	8 0	6	0.175	(**) 731	»	»
32-хъ фунтовое, — —	»	»	0.175	(a) 715	»	»
56-ти фунтовое, Монка, 97 цент- неровъ	11 0	16	0.175	(б) 930	1340	2200
110 фунт. Армстронга	»	12	нуль	530	920	1970

Таблица Ж показываетъ дальность полета снаряда до первого паденія, а также сравнительныя начальныя скорости. (Таблица Ж помѣщена вмѣстѣ съ чертежемъ въ концѣ статьи).

Дальности изъ 68 и 100 фунт. орудій взяты изъ руководства для полевой службы на 1862 годъ.

Дальности изъ 13 дюйм. орудія *Monster Horsfall* взяты изъ оффиціального донесенія военному управленію отъ 5 февраля 1857 года. Возвышеніе надъ плоскостью стрѣльбы, оси у дула 68 ф. ор. непоказано.

» » » » » 100 » Армстр.—17 ф.

» » » » » 13 д. Horsfall—20 »

Таблица З, показывающая результаты, приобретенные въ Америкѣ, по видимому подтверждаетъ, что зазоръ для гладкостѣннаго орудія можетъ быть уменьшенъ еще болѣе, съ достиженіемъ удовлетворительныхъ результатовъ, относительно мѣткости, увеличенія начальной скорости и слѣдовательно разрушительнаго дѣйствія, безъ увеличенія давленія газовъ на орудіе; вообще уменьшеніе зазора сохранить орудіе на болѣе продолжительное время.

Таблица эта подтверждаетъ мнѣніе, что треніе и давленіе газовъ въ наръзныхъ орудіяхъ должны быть очень велики; въ противномъ случаѣ начальная скорость ихъ снаряда была бы го-

(*) Изъ памятной книжки военныхъ наукъ.

(**) Руководство для полевой службы.

(a) Возвышеніе надъ плоскостью стрѣльбы 15 футъ.

(б) — — — — — 8 —

раздо больше; при зазорѣ 0,170 (меньшемъ противъ зазора гладкостѣнныхъ орудій въ морской службѣ) дальность получена въ 52 ярда, между тѣмъ какъ при зазорѣ 0,025—288 ярдовъ.

Таблица 3.

АМЕРИКАНСКІЕ ОПЫТЫ (*).

Родъ пороха.	Разстояніе въ ярдахъ.	Давленіе на стержень (Plug)	Давленіе на квадратный дюймъ.	Діаметръ ядра.	Зазоръ.
		фунты.	фунты	дюймы.	части дюймы.
Дюпона 30 }	288	301	1,179	5,63	0,025
	92	331	1,297	5,535	0,120
	52	207	811	5,485	0,170

Таблицы Г и Ж показывают дальности и подробности стрѣльбы изъ 280 фунт. орудія Horsfall. Табл. Г, сверхъ того, показываетъ разстояніе горизонтальныхъ выстрѣловъ изъ обыкновенныхъ 68 фунтовыхъ и 110 ф. Армстронга. Результатъ здѣсь оказывается не въ пользу 68 фунт. орудія; его дальность получена при возвышеніи надъ плоскостью паденія снарядовъ только на 8 фут., Армстронга 17 ф. и Horsfall—20 футъ. Это составитъ значительную разницу въ дальностяхъ послѣднихъ двухъ орудій и перваго. Время полета ядра изъ гладкостѣннаго орудія Хорсфала равняется почти половинѣ времени полета изъ 68 ф., и ясно показываетъ до какого совершенства можно довести гладкостѣнные орудія. Зазоръ 68 фунт. орудія равняется 0,198; зазоръ орудія Хорсфала—0,08; о дѣйстви же того и другаго можно заключить по результатамъ американскихъ опытовъ.

Въ полевой артиллеріи, при затрудненіи судить о разстояніяхъ и при другихъ нарушающихъ правильность стрѣльбы обстоятельствахъ, допущено ограничиваться дальностью выстрѣловъ для военныхъ цѣлей, 2000 ярдами; на морѣ же такого рода *постоянныхъ* причинъ, еще больше, такъ что малѣйшія измѣненія въ прицѣлахъ наръзныхъ орудій становятся причинами невѣрности выстрѣла и потому самыя дѣйствительныя разстоянія выстрѣла не могутъ быть

(*) Взято изъ книги Симсона «Морская Артиллерія», употребляемой какъ руководство въ Американскомъ флотѣ.

больше тѣхъ, которыя получены изъ орудія г. Хорсфала при небольшой элевации и при зарядѣ пороху, составляющемъ только одну шестую часть вѣса ядра, тогда какъ элевация нарѣзныхъ орудій должна быть довольно значительна для тѣхъ же самыхъ разстояній.—Слѣдовательно, чѣмъ углы паденія (descent) больше, тѣмъ шансы пораженія предмета невѣрнѣе. Разрушающее дѣйствіе этого орудія было бы въ три раза больше 150 фунт. орудія Армстронга.

Къ первому заключенію еще раньше пришелъ сэръ Дугласъ; онъ говорить: «главное правило, которымъ мы должны руководствоваться при выборѣ морскихъ орудій, заключается въ томъ, чтобы отдавать преимущество орудіямъ, которыя, при равномъ калибрѣ, обладаютъ наибольшею дальностію горизонтальнаго выстрѣла». Таковъ былъ взглядъ на этотъ предметъ до введенія броненосныхъ кораблей; послѣ этого введенія не представляется надобности въ выборѣ, потому что никакія другія орудія не будутъ вполне дѣйствительны противъ желѣзной брони.

Несовершенная сферичность,—другая причина погрѣшности въ кругломъ ядрѣ, можетъ быть устранена употребленіемъ снарядовъ изъ кованаго желѣза (wrought-iron), которые съ введеніемъ броненосныхъ судовъ становятся необходимыми; въ то же время можно достигъ и однородности металла; между тѣмъ стоимость такого ядра будетъ гораздо ниже стоимости всякаго продолговатаго снаряда.

Послѣ того, какъ статья эта была окончена, я прочиталъ брошуру, написанную гражданскимъ инженеромъ, г. Скоттомъ, въ которой описано достоинство гладкостѣнныхъ орудій и усовершенствованнаго ядра.

Обширному введенію на флотѣ нарѣзныхъ орудій и оставленію безъ употребленія гладкостѣнныхъ мы принесли въ жертву существенныя выгоды настильной траекторіи, правильнаго рикошета, разрушающей силы, простоты и экономіи, а воспользовались только случайными выгодами дальности выстрѣла. Поэтому, для сообщенія лучшихъ качествъ орудію и тѣмъ неменѣе для соблюденія экономіи, мы должны возвратиться къ гладкостѣнному орудію и для усовершенствованія его достоинствъ употребить и талантъ и деньги.

Впрочемъ, нарѣзныя орудія и продолговатые снаряды, особливо малаго и средняго калибра, имѣютъ свои неотъемлемыя достоинства, во-первыхъ потому, что въ бомбы ихъ помѣщается больше пороху, а во-вторыхъ, дальность выстрѣла бываетъ иногда весьма необходима для поддержанія войскъ и дѣланія брешей; мы должны поэтому стараться по возможности соединить преимущества круглаго ядра съ преимуществами продолговатаго снаряда; при простотѣ, которою оно должно отличаться, не слѣдуетъ, однакожъ, допускать ни малѣйшей

утраты первоначальной скорости. До тѣхъ поръ, пока не отыщется форма нарѣзовъ, которая не будетъ допускать ненадлежащаго зазора, мы должны имѣть оба рода орудій, въ числѣ, пропорціональномъ относительному достоинству каждаго; при этомъ, конечно, наименьшая величина зазора должна служить, при выборѣ, главнымъ качествомъ. Зазоръ долженъ быть такой, какой предлагалъ капитанъ королевскаго флота, Скоттъ, какой употребляется французами въ нарѣзной ихъ пушкѣ, допускающей употребленіе круглыхъ ядеръ. Орудія должны заряжаться съ дула, имѣть простую конструкцію, должны быть прочны и, по возможности, меньше подвергаться порчѣ, потому что для исправленія ихъ ни корабли, ни цѣлѣ флоты не могутъ брать съ собой въ море пушечныхъ заводовъ.

Такимъ орудіемъ слѣдуетъ замѣнить всѣ другія, имѣющія много нарѣзовъ, или острогранные нарѣзки, которые легко могутъ быть испорчены проходомъ ядра по ненарѣзнымъ частямъ канала.

Орудія, заряжаемые съ казенной части, тоже слѣдуетъ вывести изъ употребленія, потому что они будутъ слишкомъ слабы, для выдерживанія усиленныхъ зарядовъ, и притомъ они опасны; наибольшую слабость ихъ можно усмотрѣть однимъ взглядомъ на чер. 2, изображающемъ орудіе Армстронга, заряжаемое съ казенной части, и на чер. 1, представляющемъ 200 фунтовое орудіе капитана Блэкли. Такъ, на чер. 2 вкладываніе снаряда и проч. съ казенной части, портитъ форму камеры. Плоская поверхность конца камеры въ орудіи сэра Вильяма Армстронга составляетъ одну изъ доказанныхъ причинъ непрочности этого орудія; это становится очевиднымъ при сравненіи камеры орудія Армстронга съ орудіемъ чер. 3, форма камеры котораго, какъ уже дознано, сообщаетъ орудію долговѣчность. Отверстія для казеннаго винта и запала какъ нельзя болѣе вредятъ прочности орудія; и дѣйствительно невозможно, чтобы устроенное такимъ образомъ орудіе, при такомъ множествѣ частей, подверженныхъ дѣйствію въ высшей степени упругихъ газовъ, не было слабо и не подвергалось часто порчѣ.

Оковка (coils) сжуживается отъ жара; металлъ сжимается по всѣмъ направленіямъ и, слѣдовательно, связи (joints) открываются; да и невозможно, чтобы они были закрыты; прикрывающія части при свѣжихъ (overlapping parts at joints) показываютъ очевидность этого недостатка. Всѣ эти слабыя стороны и вся сила сотрясенія, происходящая при каждомъ выстрѣлѣ, должны въ свою очередь дѣйствовать на эти отдѣльныя части, что также ведетъ къ предельному разслабленію орудія.

Такъ какъ *maximum* первоначальной скорости составляетъ весьма важное условіе, особливо въ то время, когда отъ малѣйшихъ про-

медленій зависить вѣрность удара и всегда уменьшается шансъ этой вѣрности, то снаряды съ свинцовой оболочкой не могутъ быть употребляемы безопасно, равно какъ и тѣ снаряды, которые имѣютъ свинцовые выступы, соразмѣрные наръзкамъ, потому собственно, что заряды, потребные для сообщенія наибольшей скорости снаряду, по всей вѣроятности, вынесутъ эти снаряды изъ орудія не по наръзкамъ, и только оборвутъ свою оболочку или выступы; употребленіе же олова или свинцу, приведеннаго въ болѣе твердое состояніе, неизбѣжно окажется пагубнымъ для орудія; измѣненіе формы свинцовой оболочки снаряда отъ паденія, что можетъ случиться, особливо на кораблѣ, увеличить какъ трудность заряжанія съ дула, такъ и опасность разрыва орудія.

Усиленные заряды будутъ разрушать снаряженную бомбу и повредятъ каналъ близъ камеры, тѣмъ болѣе при снарядахъ, имѣющихъ свинцовые выступы; отъ нихъ наръзка орудія въ томъ мѣстѣ, гдѣ снарядъ прилегаетъ къ заряду, послѣ нѣкотораго времени сглаживается. Незвѣстность этихъ снарядовъ и опасность, отъ нихъ происходящая такъ велики, что возбуждаютъ вопросъ: слѣдуетъ ли употреблять ихъ на кораблѣ, даже для специальныхъ, хотя не продолжительныхъ и не часто повторяющихся цѣлей.

Нѣкоторые утверждаютъ, что при наръзныхъ орудіяхъ соблюдается экономія, потому что они требуютъ меньше пороку; но этимъ прикрывается фактъ, что самый снарядъ стоитъ болѣе чѣмъ вдвое дороже количества употребляемаго для него пороха.

ПРИБЛИЗИТЕЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ АРМСТРОНГОВА СНАРЯДА И ОБЫКНОВЕННАГО ЯДРА, УПОТРЕБЛЯЕМАГО ВЪ ГЛАДКОСТѢННОМЪ ОРУДІИ.

	Калибръ орудія.	Зарядъ.	Стоимость.		Всего.
			Ядра.	Пороху.	
Армстронга	100	фунты. 14	шил. пен. 17 0	шил. пен. 9 4	шил. пен. 26 4
Гладкостѣнное	68	16	3 0	10 8	13 8
Армстронга	40	5	8 0	3 4	11 4
Гладкостѣнное	32	10	1 5	6 8	8 1

Гдѣ страдаетъ дѣйствительность снаряда, тамъ не можетъ быть экономіи; подобнаго рода орудія не имѣютъ никакого достоинства при употребленіи ихъ противъ желѣзной брони.

Витворта орудіе, хотя и даетъ удовлетворительные результаты относительно дальности выстрѣла, при обстоятельствахъ, рѣдко или почти никогда неслучающихся на кораблѣ, но все же оно имѣетъ многіе серьезные недостатки. Углы его снаряда во время прохожденія по нарѣзкамъ напиратьютъ на внутреннюю поверхность канала, врѣзываются и раздраютъ его. Наконецъ, оно негодится для круглаго ядра, потому что углы, какъ видно на чер. 6 (b) производятъ большую потерю силы вслѣдствіе вылета газа; по той же причинѣ и ядро будетъ мало, сравнительно съ поверхностью канала.

Ланкастера овальная пушка, чер. 6 (a) будетъ весьма опасна при большихъ зарядахъ и также не годится для круглаго ядра; потеря силы отъ вылета газа будетъ очень велика; но болѣе серьезный недостатокъ заключается въ томъ, что употребленіе круглаго ядра и усиленныхъ зарядовъ сдѣлаетъ пушку негодною къ употребленію въ самомъ непродолжительномъ времени.

Не исчисляя всѣхъ нарѣзныхъ орудій, мнѣ кажется, что преимущество предъ всѣми ими слѣдуетъ отдать орудію съ тремя нарѣзками, такъ какъ отъ изрѣзанія канала многими или слишкомъ широкими желобками, орудіе ослабѣваетъ и зазоръ дѣлается ненадлежащій.

Черт. 6 и 7 представляютъ сѣченія различныхъ нарѣзныхъ орудій; вложенное въ каналъ круглое ядро показываетъ величину зазора, который болѣе всего оказывается въ орудіяхъ Ланкастера и Витворта, а менѣе въ орудіи капитана Скотта. Капитанъ Блэкли оставилъ свою нарѣзку и для орудій, выдѣланныхъ имъ для иностранныхъ правительствъ, и принялъ нарѣзку капитана Скотта. Чер. 8 показываетъ это еще яснѣе. Положимъ, что прямоугольникъ a представляетъ всю внутреннюю поверхность канала гладкоствѣннаго орудія; другіе прямоугольники b, c, d, e, f, g, h представляютъ количество ненарѣзной части канала въ каждомъ изъ поименованныхъ орудій.

Величина зазора, оказывающагося въ орудіяхъ разныхъ системъ нарѣзныхъ орудій при употребленіи нынѣшняго круглаго ядра, видна изъ слѣдующей таблицы:

Диаметръ канала.	6.375 д.
» круглаго ядра	<u>6.177</u>
Величина зазора.	0.198

	Поверхность канала.	Поверхность круглаго ядра.	Поверхность завора.
Съ обыкновеннымъ каналомъ	31.92	29.97	1.95
Скотта	32.24	»	2.27
Бриттена	32.55	»	2.58
Армстронга съ развѣтв. нарѣзками . .	32.97	»	3.00
Джефрея	33.07	»	3.10
Диналь Томоса	33.34	»	3.37
Витворта	34.62	»	4.65
Ланкастера	34.73	»	4.76

Съ тремя нарѣзками существуетъ три орудія: сэра Вильяма Армстронга съ развѣтвляющимися нарѣзками; французское и капитана Скотта.

Въ первыхъ изъ нихъ нарѣзки двойныя съ острыми концами (чер. 9); вращательное движеніе ядра производится посредствомъ цинковыхъ выступовъ, входящихъ въ нарѣзки. Для сообщенія полету ядра большей вѣрности, нарѣзки уменьшаются въ діаметрѣ къ дулу, чтобы болѣе сжать выступы (чер. 10); это уменьшеніе по необходимости увеличиваетъ напоръ газовъ на стѣны орудія; кромѣ того, нельзя положиться на равномерную плотность цинка, вслѣдствіе чего, при усиленныхъ зарядахъ, онъ можетъ оборваться и нанести вредъ прислугѣ. Снаряды выдѣланы уже слишкомъ тщательно для грубаго обращенія съ ними на корабляхъ. Убѣжденіе, что цинковые выступы могутъ оторваться, будетъ производить на прислугу весьма дурное нравственное впечатлѣніе. Нарѣзка французскаго орудія (черт. 8, *h*) непохожа на нарѣзку капитана Скотта (черт. 8, *g*); но во всякомъ случаѣ преимущество слѣдуетъ отдать послѣдней, потому что въ ней направленіе тренія менѣе вредитъ орудію.

Къ тому же, вращательное движеніе французскаго снаряда производится выступами, придѣлываемыми къ нему изъ мягкаго металла, который подверженъ порчѣ; при усиленныхъ зарядахъ выступы, по всей вѣроятности, будутъ оторваны, а когда согнутся, то орудіе легко можетъ разорваться.

Вращательное движеніе снаряда капитана Скотта приобрѣтается посредствомъ реберъ (*ribs*), отлитыхъ вмѣстѣ съ ядромъ; они просты, прочны, мало подвержены порчѣ, не могутъ быть оторваны, сообщаютъ ядру ровное и прямое направленіе и, наконецъ, аккуратнѣе выступовъ. Края этихъ реберъ обкладываются цинкомъ, чрезъ что они приобрѣтаютъ свойство мягкаго металла.

Г, черт. 8, представляетъ наръзку капитана Скотта; треніе здѣсь совершается почти по направленію круга, и давленіе происходитъ по наръзкамъ; между тѣмъ, какъ при наръзкѣ *i* черт. 8, давленіе направляется прямо на стѣнки орудій и стремится разорвать орудіе; если же нѣтъ тренія, то не можетъ быть и направляющей силы.

Безъ всякаго сомнѣнія, изъ этихъ трехъ орудій можно стрѣлять круглыми ядрами, также какъ изъ орудія г. Бриттена и другихъ; но величина зазора и излишнее число или глубина наръзокъ, не позволятъ круглому ядру приобрести достаточно большую скорость. Излишнее число наръзокъ и широкія наръзки вредятъ прочности орудія, а узкія весьма скоро портятся отъ тренія (*d, e, f* черт. 7).

Этого порока ничѣмъ нельзя исправить; съ увеличеніемъ заряда, наръзки должны быть углублены, въ противномъ случаѣ мягкій металлъ оборвется или проскользнетъ по каналу, не коснувшись наръзокъ. При системѣ капитана Скотта, по которой снарядъ имѣетъ крѣпкія чугуныя ребра, обложенныя мягкимъ металломъ можетъ быть приобретена наибольшая первоначальная скорость; самая наръзка менѣе всего вредитъ прочности орудія. Наконецъ, его снарядъ самый прочный, самый простой, самый дешевый и не подверженъ порчѣ, а слѣдовательно вполне заслуживаетъ, чтобы принять его за образецъ для корабельнаго наръзнаго орудія.

Я бы могъ войти во многія подробности, интересныя въ своемъ родѣ и имѣющія важное значеніе, но онѣ не поведутъ къ дѣлу, пока не будетъ рѣшенъ вопросъ: какую слѣдуетъ принять систему? Я нахожу достаточнымъ ограничиться тѣмъ, что сказано. Я убѣжденъ и желалъ бы, чтобы убѣжденіе это раздѣлили со мной мои слушатели, что при одномъ лишь кругломъ ядрѣ можно легко, безопасно и экономически приобрести ту скорость полета на короткихъ разстояніяхъ, которая будетъ дѣйствительна противъ броненосныхъ кораблей. Далеко берущія орудія имѣютъ болѣе ограниченное достоинство для военныхъ цѣлей, чѣмъ предполагалось въ послѣднее время; а какъ достоинство ихъ для морскихъ цѣлей еще менѣе, то нельзя не удивляться, что такъ много истрачено денегъ на орудія, совершенно неимѣющія качествъ, потребныхъ для хорошихъ морскихъ орудій, именно: 1) большой первоначальной скорости, ни малѣйшая частица которой не должна быть пожертвована наръзкѣ; 2) простоты устройства въ орудіи и во всѣхъ его принадлежностяхъ; 3) заряжаніе съ дула, для большей безопасности при усиленныхъ зарядахъ; 4) наръзка, которая должна быть прочна, проста, совершенно безвредна для орудія, неподвергаться порчѣ отъ круглаго ядра или отъ какихъ либо другихъ причинъ, неизбѣжныхъ при дѣй-

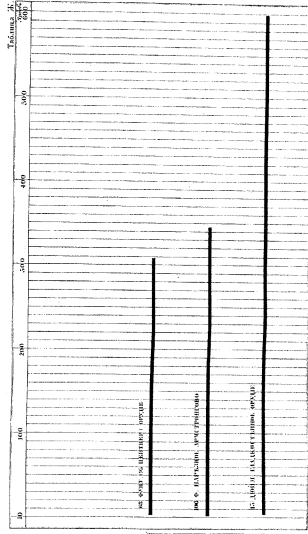
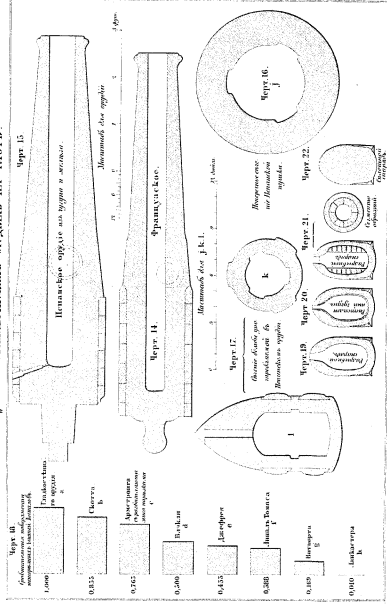
ствіи орудіемъ, и 5) снаряды должны быть просты, крѣпки и не подвергающіеся порчѣ.

Отдавая полную справедливость капитану Скотту, нельзя не сказать, что тринадцать мѣсяцевъ тому назадъ онъ основательно утверждалъ, что тѣ нарѣзные орудія можно назвать хорошими, которыя допускаютъ употребленіе круглаго ядра, и что каждый опытъ подтверждаетъ болѣе и болѣе непогрѣшительность выраженныхъ имъ тогда взглядовъ на этотъ предметъ. Въ одномъ изъ номеровъ газеты *Times* сообщено было, что при зарядѣ отъ 20 до 24 фунт. изъ 68 фунтоваго орудія, ядро углублялось въ желѣзную плиту отъ 3 до 3½ дюймовъ; зазоръ орудія составлялъ 0,198—это чрезвычайно много; зазоръ орудія г. Хорсфалль только 0,080; но было бы достаточно 0,060; уменьшеніе зазора 0,198 на половину, произвело бы дѣйствіе вдвое сильнѣе. Чугунныя орудія въ настоящемъ ихъ состояніи едва ли выдержатъ сильное напряженіе пороховыхъ газовъ; но оковать ихъ желѣзными обручами было бы быстрымъ, дѣйствительнымъ и экономическимъ путемъ къ употребленію въ дѣло нашихъ нынѣшнихъ запасовъ, и къ своевременному приобрѣтенію хорошихъ орудій.

Здѣсь возникаетъ вопросъ относительно выдѣлки орудій. Мы видѣли какая опасность и непрочность происходитъ отъ нарушенія закона однородности металла въ пушкахъ, заряжаемыхъ съ казенника; и такъ какъ мы, во что бы то ни стало, должны имѣть усиленный зарядъ, съ увеличеннымъ напряженіемъ, то употребляемая нынѣ система оковки орудія обручами должна быть измѣнена, если не вовсе оставлена, и замѣнена выковываніемъ сполна всего орудія или большой его части; такія орудія будутъ оказывать гораздо большее сопротивленіе выстрѣлу, чѣмъ орудія окованныя. Но при этомъ нельзя не принять во вниманіе весьма важнаго обстоятельства—слѣдуетъ ли платить 650 ф. ст. за 110 фунт. орудіе, когда можно имѣть орудіе за 300 или 350 ф., которое равно хорошо будетъ соответствовать своему назначенію во всѣхъ отношеніяхъ?

Въ видѣ практическаго поясненія, какимъ образомъ двѣ системы оковки и выкованія орудія могли бы быть соединены съ пользою, я долженъ сообщить слѣдующій результатъ моего разговора съ практическими людьми: орудіе должно быть выковано изъ желѣза, приближающагося къ стали, и потомъ высверлено; послѣ того слѣдуетъ отдѣлывать всю затарельную часть, включая и цапфы и, наконецъ, наковывать обручи надъ камерой, чтобы сообщить наибольшую силу сопротивленія дѣйствію взрыва.

КЪ СТАТЬѢ: ОБЪ АРХИЕПИСКОПѢ ОРСКИХЪ НА ФЛОТѢ.



ФЛОТЫ ФРАНЦУЗСКІЙ И АНГЛІЙСКІЙ

съ 1815 года.

(Изъ *Revue des Deux Mondes*) (*).

Винтовья суда.

1 октября 1853 года, въ прекрасное осеннее утро, съ пакетбота *Le Caire* взорамъ нашимъ представилъсь соединенный англо-французскій флотъ, стоявшій на якорѣ въ бухтѣ Безика, при входѣ въ Дарданельскій проливъ. Излишне было бы распространяться о величій зрѣлища: на лѣвой сторонѣ лежали острова Лемность, Имбро, Тенедось; на правой анатолійскій берегъ; передъ нами тотъ берегъ, гдѣ три тысячи лѣтъ тому назадъ происходила первая развязка восточнаго вопроса, — вопроса, который теперь столь грозно возникалъ вновь. Предъ этимъ берегомъ былъ собранъ флотъ, еще не виданный на морѣ. Такъ, по крайней мѣрѣ, говорили моряки, и я не могъ не согласиться съ ними.

Эта блестящая сила, къ которой нашъ пакетботъ направлялъ свой курсъ и которая ежеминутно представлялась намъ явственнѣе, состояла изъ 19 линейныхъ кораблей и большаго числа паровыхъ судовъ и легкихъ пароходовъ. Изъ девятнадцати судовъ, *десять* было французскихъ и *девять* англійскихъ. Большею частію, это были еще прежнія старинныя парусныя суда, хотя и безъ той разницы въ подробностяхъ вооруженія, которую можно было видѣть лѣтъ десять ранѣе: *Britannia*, *Trafalgar*, *Albion*, *Ville de Paris*, *Valmy*, *Henri IV* и прочіе имѣли между собою весьма много сходства.

(*) Статья Ксавье Раймона, напечатанная въ *Revue des Deux Mondes*. Первую главу о парусномъ флотѣ, какъ не заключающую особаго интереса, мы пропустили, преимущественно обращая вниманіе нашихъ читателей на флотъ винтовый, плавающія батареи и броненосныя суда, служащія предметомъ послѣдующихъ главъ, которыя потому мы и привели здѣсь почти вполнѣ.

Прим. перев.

Но въ составѣ обѣихъ эскадръ было одно обстоятельство, достойное особаго вниманія и очень мало соотвѣтствовавшее общепринятымъ идеямъ въ вопросѣ о паровомъ мореплаваніи, именно: изъ трехъ линейныхъ, паровыхъ судовъ, находившимися въ обѣихъ эскадрахъ, лишь одно, *Sans-Pareil*, принадлежало англичанамъ; два другія: *Charlemagne* и *Napoleon* были французскія. Конечно, англичане имѣли перевѣсъ въ числѣ фрегатовъ и мелкихъ паровыхъ судовъ; но съ другой стороны, при первомъ усилии, которое мѣсяцъ спустя пришлось сдѣлать обѣимъ эскадрамъ, чтобы пройти Дарданелы, изъ десяти французскихъ судовъ—девять успѣли въ продолженіе одного утра одолѣть теченіе и силу сѣвернаго вѣтра, между тѣмъ какъ девять англійскихъ кораблей, не исключая и *Sans-Pareil*, не успѣли въ предпріятіи и были принуждены ждать нѣсколько дней, пока имъ удалось къ намъ присоединиться, т. е. пока вѣтры ни заблагоразсудили направиться къ югу. Это былъ успѣхъ, которому предстояло подтвердиться въ слѣдующемъ году, при высадкѣ союзныхъ войскъ при старомъ фортѣ (Old Fort).

Умѣли-ли мы строить паровыя суда и машины, превосходнѣе судовъ и машинъ нашихъ соперниковъ? или мы имѣли лучшій методъ извлекать пользу изъ этихъ цѣнныхъ военныхъ машинъ? — Это вопросы, углубляться въ которые въ настоящую минуту было бы бесполезно, точно также, какъ было бы неумѣстно заявлять о правахъ нашихъ на открытіе паровыхъ машинъ, или возобновлять историческія пренія, которыя доказали бы, что судно, снабженное паровою машиною и приводимое въ движеніе колесами, подвергалось испытаніямъ на нашихъ рѣкахъ задолго еще до начала неудачныхъ переговоровъ Фультона съ первымъ консуломъ. Но что составляетъ главное для насъ,—это указать на то участіе, которое мы имѣли въ открытіи и примѣненіи винта, какъ двигателя, для судовъ. Въ самомъ дѣлѣ, винтъ, допускающій установку машинъ ниже грузовой ватерлиніи, выѣ опасности отъ непріятельскихъ ударовъ, рѣшилъ задачу употребленія пара на военныхъ судахъ; но лишь въ крымскую кампанію онъ на опытъ показалъ всю пользу, которую можно изъ него извлечь, употребляя его благоразумно и смѣло. Въ исторіи пароваго флота винтовой двигатель вполне заслуживаетъ особеннаго вниманія.

Винтъ—вдвойнѣ французское открытіе. Въ 1803 году, когда правительство перваго консула отвергало предложенія Фультона и его колесныя суда, въ Парижѣ жилъ пѣкій г. Даллери, бывшій органичный мастеръ въ Амьенѣ, и котораго революція, съ закрытіемъ церквей, лишила послѣдняго куса хлѣба.

Сдѣлавъ посланіе о проэктахъ высадки въ Англію и о необходи-

мости выстроить особенный флотъ для этого предпріятія, онъ составилъ планъ винтового судна, на которомъ паровой приборъ состоялъ изъ трубчатого котла! Эти два изобрѣтенія, изъ коихъ одного было бы достаточно, чтобы составить славу и состояніе человека, онъ изложилъ въ прѣсѣбѣ о привилегіи, которую взялъ изъ Conservatoire des arts et métiers въ Парижѣ 29 марта 1803 г. Оригиналы и подлинныя документы еще существуютъ; они были перепечатаны наслѣдниками г. Даллери, и академія наукъ, на чье разсмотрѣніе они передали это дѣло, рѣшила его въ пользу изобрѣтателя, утвердивъ, въ своемъ засѣданіи отъ 17 марта 1845 г., заключенія рапорта, представленнаго по этому предмету гг. Араго, Дюпенъ, Понселе и Моринъ.

Проектъ Даллери даже приводился въ исполненіе. Собравъ около 30 000 фр., сумму довольно значительную для того времени, онъ предпринялъ на берсейской набережной постройку модели судна, пмъ предлагаемаго; но, какъ Даллери не былъ особенно ловкій человекъ, то 30 000 ф. оказались недостаточными, и онъ не въ состояніи былъ найти дальнѣйшихъ капиталовъ; все дѣло осталось неоконченнымъ и въ минуту отчаянія г. Даллери самъ подалъ первый примѣръ разрушенія начатой постройки. Открытіе надолго было предано совершенному забвенію.

Но винту суждено было воскреснуть, и воскреснуть опять въ умѣ француза, г. Делиля, инженернаго капитана, коего имя заслуживаетъ быть сохраненнымъ въ лѣтописяхъ флотовъ. Состоя въ 1820 году по служебнымъ обязанностямъ въ Булонѣ, онъ присутствовалъ при первыхъ опытахъ паровыхъ сообщеній, и воображеніе его было поражено всѣми выгодами, которая война можетъ почерпнуть изъ этого новаго средства; но чтобы воспользоваться пмъ съ полнымъ успѣхомъ, онъ сознавалъ необходимость снабдить корабли не колесами, а какимъ-нибудь другимъ двигателемъ, потому собственно, что колеса, равно какъ и самая машина, не были предохранены отъ непріятельскихъ ядеръ. Въ 1823 году, послѣ весьма долгихъ изслѣдованій, ему удалось, наконецъ, окончить планъ 80 пушечнаго корабля, приводимаго въ движеніе винтомъ. Будучи весьма ревностнымъ патріотомъ, онъ думалъ лишь о доставленіи своему отечеству новаго орудія войны, а потому и препроводилъ свое описаніе и планы въ военное министерство, коему былъ подчиненъ, съ просьбою, чтобы его открытіе, въ видѣ государственной тайны, было сообщено морскому министерству. Но какъ оказывается, онъ не получилъ никакого серьезнаго отвѣта ни отъ одного изъ этихъ вѣдомствъ, такъ что по прошествіи цѣлаго года неудачныхъ хлопотъ, не считая себя болѣе обязаннымъ сохранять тайну, на которую об-

ращали такъ мало вниманія, онъ рѣшился напечатать свою записку въ *Annales de la Société des Amateurs de Lille*. Чрезъ это его мысль сдѣлалась общимъ достояніемъ. Намъ неизвѣстно, воспользовались ли послѣдующіе изобрѣтатели запиской Делиля, но не лишнее здѣсь упомянуть, что оба изобрѣтателя, которые во Франціи и въ Англіи спорили о чести этого открытія, жили въ Булонѣ, гдѣ находился такъ долго и г. Делиль.

Итакъ мысль французская, но Англіи принадлежитъ честь ея перваго примѣненія, несмотря на то, что администрація этой страны не очень расположена къ изобрѣтателямъ проэктовъ, но гдѣ, напротивъ, публики всегда готова поощрять каждую новую мысль. Такъ случилось и при проявленіи мысли о винтѣ; немедленно частными подписками составилъ капиталъ для опытовъ. Извѣстно, какъ приобрѣтено было старое судно, служившее для перевозки угля, которое при этомъ случаѣ было переименовано въ *Archimède*, и какъ, въ 1840 г., это судно, совершивъ путешествіе вокругъ всей Великобританіи, рѣшило окончательно достоинство винта и открыло въ немъ такія достоинства, которыхъ дотолѣ никто и не подозрѣвалъ, какъ напримѣръ чрезвычайною силу, которую винтъ сообщалъ рулю. Успѣхъ былъ полный. Но интересно знать какъ воспользовались имъ военные флоты обѣихъ державъ?

Англійское адмиралтейство, которое, какъ кажется, до тѣхъ поръ совершенно отвергало винтъ, на этотъ разъ вынуждено было его принять; но что сдѣлало оно? По его мнѣнію, винтъ, освобождая паровое судно отъ кожуховъ, позволялъ придавать ему форму прежнихъ парусныхъ судовъ; этой идеей адмиралтейство увлеклось исключительно и принимало ее за особенно-важное условіе при постройкѣ винтовыхъ судовъ. Возвратиться къ старинѣ ему казалось превосходнымъ! И вотъ въ продолженіе десяти лѣтъ адмиралтейство примѣняетъ винтовый двигатель въ военномъ флотѣ, единственно какъ вспомогательное средство парусу. Въ Англіи создается цѣлый флотъ винтовыхъ судовъ лишь смѣшанной (*mixte*) системы; далѣе этого, адмиралтейство не видѣло и не подозрѣвало, чтобы винтъ могъ служить для другихъ цѣлей.

Я не преувеличиваю, потому что, если придерживаться даннымъ, изложеннымъ г. Хансомъ-Бускомъ въ его превосходномъ сочиненіи (*), то найдемъ, что всѣ девять кораблей (само собою разу-

(*) *The Navies of the World, their present state and future capabilities* (флоты міра, ихъ настоящее положеніе и будущія судьбы), соч. Ханса-Буска, магистратъ кембриджскаго университета. 1 ч. in 18 Лондонъ, у Раутледжа, 1859. Это сочиненіе наполнено весьма поучительными фактами и вѣрными данными, судя потому, что относится до французскаго флота, и которыя вѣроятно были сообщены автору полуофициальнымъ путемъ.

мѣется, линейные), которые адмиралтейство снабдило на первых порахъ винтами, получили каждый машины несвыше 500 силъ. Между ними пять имѣютъ машины неболѣе 200 силъ. Я очень хорошо знаю, что эти суда теперь уже не считаются болѣе въ спискѣ дѣйствительнаго флота и что они нынѣ, какъ *blockships*, употребляются для охраненія береговъ, но тѣмъ не менѣе эти первыя сооруженія весьма ясно показываютъ мысли, господствовавшія въ англійскомъ адмиралтействѣ, послѣ блестящаго опыта съ *Архимедомъ* по поводу примѣненія винтоваго двигателя къ судамъ военнаго флота. Обращаясь все къ тому же документу, мы убѣждаемся, что въ 1852 году адмиралтейство имѣло въ своемъ распоряженіи одинъ только винтовой корабль дѣйствительно съ сильными машинами: *Duc of Wellington*, въ 780 номинальныхъ силъ. Но притомъ слѣдуетъ замѣтить, что корабль этотъ трехдечный, удлинненный при обращеніи въ винтовой и вооруженъ 131 пушками. Адмиралтейство все еще придерживается, на сколько ему возможно, системы смѣшанныхъ судовъ, и если увлекается иногда примѣрами извнѣ, то все-таки заявляетъ свою привязанность къ первоначальнымъ идеямъ сохраненіемъ того рангоута и парусности, которые оно продолжаетъ устранивать на своихъ самыхъ быстрыхъ судахъ, и которые оно даже теперь поставило на панцирномъ фрегатѣ *Warrior*, имѣющемъ рангоутъ 90 пушечнаго паруснаго корабля.

Я равнымъ образомъ вовсе не преувеличиваю, говоря, что примѣненіе винта, какъ двигателя судовъ, почти ничему не выучило англійское адмиралтейство, потому что еще въ 1851 г. оно заложило на стапеляхъ, не знаю сколько парусныхъ линейныхъ кораблей, и ему надо было ждать до 1859 года, чтобы убѣдиться, что съ нашимъ, относительно скромнымъ бюджетомъ, мы имѣли число винтовыхъ судовъ, почти равное тому количеству, которое имѣлъ тогда англійскій флотъ, и судовъ съ несравненно сильнѣйшими машинами. Лишь тогда только адмиралтейство замѣтило, что оно шло по ложной дорогѣ, и въ то время было бы ему справедливѣе признаться, что средства націи растрачивались не совсѣмъ добросовѣстно, чѣмъ натянутыми сравненіями возбуждать общественное мнѣніе противъ Франціи, какъ это тогда дѣлали.

Между тѣмъ какъ англійскій флотъ продолжалъ упорно заблуждаться на счетъ винта, посмотримъ что привело Францію къ измѣненію этого двигателя въ своемъ флотѣ.

Мысль о кораблѣ смѣшанной (*mixte*) системы, первой, которая сначала представилась уму, имѣла и у насъ своихъ партизановъ; еѣ даже были принесены въ жертву: *Charlemagne*, *Jean Bart*, *St. Louis*, *Donawerth* и пр., всѣ съ машинами въ 450 силъ—*minimum* силъ,

которыя мы придавали нашимъ судамъ, если не считать недостаточный или пожалуй заключительный опытъ съ *Montebello*, который, впрочемъ уже болѣе не считается въ кадрахъ флота и оканчиваетъ свое поприще какъ учебный артиллерійскій корабль. Скоро, однакожъ, наши моряки пришли къ убѣжденію, что положеніе, которому смѣшанная система обязана своимъ существованіемъ, не мало выиграетъ, если его примѣнить на-оборотъ, т. е. сдѣлать изъ паруса вспомогательное средство для винта, а не винтъ вспомогательнымъ для паруса. Въмѣсто того, чтобы быть принужденнымъ принимать въ расчетъ всѣ прихоти вѣтровъ и не имѣть другаго средства имъ противоѣствовать, кромѣ малосильнаго механизма—не лучше ли имѣть подъ рукою орудіе съ извѣстною силою и съ постояннымъ дѣйствіемъ? Вѣтеръ поможетъ когда ему вздумается. Не лучше ли воспользоваться вѣрною и извѣстною силою, предоставляя себѣ, только на случай прибѣгать къ переменному и неопредѣленному?

Таково было начало того, что назвали паровымъ судномъ (*vaisseau à vapeur*), въ противоположность смѣшанному судну (*vaisseau mixte*).

Нынѣ, когда достоинство этой новой системы уже доказано блестящими успѣхами, она кажется весьма простою, и всякій удивляется, какъ она не была принята съ перваго раза. Но дѣло въ томъ, что до этого не вдругъ дошли. Въмѣстѣ съ условіемъ вѣрности и правильности, представлялось еще другое, не менѣе важное: чрезъ новый механизмъ можно было бы достигнуть величайшей скорости, и это соображеніе дополняло систему. Въ политикѣ, какъ и на войнѣ, въ отдаленныхъ экспедиціяхъ, какъ и на полѣ битвы, скорость и вѣрность исполненія суть два преобладающія условія. Соблюденіе ихъ, если и обходится дорого, то все же, въ окончательномъ результатѣ, для правительства будетъ своего рода выгода имѣть средства самыя быстрыя и правильныя. Безъ сомнѣнія, тратишь менѣе, когда знаешь что дѣлаешь, а не борешься противъ неизвѣстности. Даже въ обыкновенномъ житейскомъ быту скорость передвиженія составляетъ обильный источникъ экономіи; желѣзныя дороги служатъ этому достаточнымъ примѣромъ. Тѣмъ болѣе это вѣрно на войнѣ, когда сообразишь послѣдствія, которыя могутъ повлечь за собою пораженіе или побѣда. Что же касается значительной денежной стоимости новой системы противъ старой, то уже самый опытъ указалъ, что машины съ большею силою хотя и стоятъ дороже при первомъ обзаведеніи, но за то онѣ на практикѣ всегда могутъ наверстать эту разницу, оказавъ услуги болѣе существенныя, даже и въ экономическомъ отношеніи.

Кто первый формулировалъ эти мысли, доселѣ бродившія въ го-

ловахъ инженеровъ, въ стройное цѣлое, въ правило? Кто первымъ представилъ планъ пароваго линейнаго корабля съ подробнымъ исчисленіемъ элементовъ кузова судна, его груза, артиллеріи, вооруженія и машины, основанной на особенностяхъ новой системы? не беремся отвѣчать положительно. Скажемъ только, что въ 1844 году во Франціи проэктъ стопушечнаго винтоваго корабля въ 1000 силъ былъ представленъ въ морское министерство. Авторъ этого проэкта былъ адмиралъ Лабрусь, коего имя постоянно ложится подъ перо, когда рѣчь идетъ объ успѣхахъ совершенныхъ французскимъ флотомъ въ послѣднія тридцать лѣтъ. Впрочемъ, этотъ проэктъ не былъ приведенъ въ исполненіе; пришлось еще ждать три года, пока одинъ изъ министровъ рѣшился принять на себя отвѣтственность постройки подобнаго корабля. Полагали ли, что проэктъ недостаточенъ обдуманъ, или, что также весьма вѣроятно, страшились расходовъ, которые подобная постройка повлечетъ за собою, хотя въ то же время были дѣланы расходы несравненно болѣе значительныя, а между тѣмъ цѣнность пароваго корабля почти пугала воображеніе? Какъ бы то ни было, г-ну Гизо, бывшему морскимъ министромъ, принадлежитъ честь постановленія, вслѣдствіе котораго былъ заложенъ на стапель первый паровой корабль, доселѣ не существовавшій ни въ одномъ изъ флотовъ. И что дѣлаетъ еще болѣе чести рѣшенію министра, это то обстоятельство, что онъ не усумнился покровительствовать планамъ молодаго инженера, хотя и имѣвшаго славу между специалистами, но еще совершенно неизвѣстнаго публикѣ. При какомъ бы правленіи ни было, не часто случается, что министры рискуютъ принять на себя подобную отвѣтственность. Впрочемъ, г. Гизо былъ уже достаточно хорошо вознагражденъ тѣмъ, что инженеръ, которому онъ такимъ образомъ доставилъ побѣду, былъ Дюпюи де-Ломъ, а корабль, заложенный въ январѣ 1848, *Napoléon*.

Спущенный въ 1850, вооруженный въ 1852, *Napoléon* на пробныхъ рейсахъ уже представилъ результаты, которые привели всѣхъ моряковъ въ удивленіе, но лишь во время восточной войны онъ показалъ все, чего можно отъ него ожидать, какъ отъ военной машины, хотя предусмотрительность непріятеля не дала ему возможности показать вполне достоинства свои въ морскомъ дѣлѣ. При проходѣ Дарданеллъ онъ, на глазахъ обѣихъ армій, торжественно велъ трехдечный корабль *La Ville de Paris*, на которомъ развѣвался флагъ адмирала Гамелена. Позже, когда приходилось на-скоро подкрѣплять армію, осаждавшую Севастополь, онъ оказывалъ услуги неоцѣненныя. На одномъ изъ своихъ рейсовъ, отправившись за войсками въ Бонъ вмѣстѣ съ *Fleurus* (650 силъ) и *Jean Bart* (650 силъ)

(450 силъ), онъ въ скорости превзошелъ эти два судна, не смотря на то, что у него топилась лишь половина печей, между тѣмъ какъ оба его спутника шли подѣ всѣми парами. Онъ ихъ также обогналъ двумя днями на пути изъ Бона въ Константинополь, доказывая практическимъ опытомъ, что корабль въ 900 силъ можетъ перевезти въ менѣе времени и съ меньшими расходами большее число людей и матеріала, нежели суда, не такъ сильныя, какъ онъ. Въ самомъ дѣлѣ, кромѣ выиграннаго времени, онъ сравнительно съ *Jean Bart* о́мъ, дѣлалъ въ 24 часа болѣе 20 тоннъ экономіи въ углѣ и болѣе 30 сравнительно съ *Fleurus*. И когда надо было доставлять провіантъ въ армію, какой другой корабль, какое другое судно оказало во-время столь полезную помощь какъ *Napoléon*? Однажды онъ вошелъ въ Камышевую бухту, таща за собою четырнадцать судовъ, нагруженныхъ войсками и снарядами, которыхъ онъ буксировалъ изъ Босфора.

Если и была бы какая-либо нерѣшительность, то услуги, оказанныя *Napoléon* о́мъ во время крымской войны, разсѣяли бы всѣ сомнѣнія; но слѣдуетъ полагать, что уже съ нѣкотораго времени между моряками не было болѣе подобныхъ сомнѣній. Акты, напечатанные о парламентскомъ слѣдствіи, назначенномъ въ 1849 году законодательнымъ собраніемъ, о томъ свидѣлствуютъ (*); они доказываютъ, какія были направленія высшей администраціи, и свидѣлствуютъ, какъ безъ шума и безъ всякихъ чрезмѣрныхъ усилій, мы, которые въ 1844 г. приняли за начало не строить корабля, который не былъ бы снабженъ паровою машиною, могли въ 1859 году, пока Англія заблуждалась въ прошедшемъ, представить противъ нашихъ сосѣдей слѣдующую сравнительную таблицу, коей данныя мною заимствованы отъ г. Ханса Буска.

Винтовыхъ кораблей, которые флоты Франціи и Англіи имѣли на морѣ въ апрѣлѣ 1859 года, было:

Англія. Франція.

Кораблей въ	400 силъ	12	»
»	» 450	2	7
»	» 500	7	5

(*) «L'Enquête Parlementaire», — двѣ части in 4, изданныя національною типографіею. Документъ этотъ неполный; изданіе его, по причинамъ, которыя никогда не были объявлены, было приостановлено послѣ переворота 2 декабря. Какъ бы то ни было, во всемъ, что касается нашего флота, это есть сборникъ самый поучительный и самый откровенный, изъ всѣхъ, когда либо изданныхъ.

>	>	600	>	8	4
>	>	650	>	>	7
>	>	780	>	1	>
>	>	800	>	5	1
>	>	900	>	>	7
>	>	1200	>	>	1

Итого кораблей . . . 35 32

Итого паровыхъ силъ. 18780—19900

Хотя слѣдуетъ прибавить къ наличности англійскаго флота трехдечный корабль *Windsor-Castle*, который лишь показанъ какъ принимающій свои машины, и девять *block-ships*, но я полагаю, что эта таблица не требуетъ дальнѣйшихъ комментарій, и въ настоящую минуту спрашиваю, во имя какого начала справедливости она могла возбудить весьма нелюбезныя разсужденія, которыми насъ такъ щедро наградили наши сосѣди, когда эта таблица была представлена сэромъ Дж. Пакингтономъ въ палатѣ депутатовъ? Я понялъ бы, если бы случаемъ этимъ воспользовались, какъ между добрыми сосѣдами водится, чтобы высказать намъ нѣскольکو маленькихъ комплиментовъ на счетъ нашего умѣнья извлечь болѣе пользы изъ средствъ относительно меньшихъ, но отнюдь не понимаю, чтобы въ этомъ могли найти поводъ къ тогдашнимъ обвиненіямъ.

Плавучія батареи.

Крымская война не только доказала превосходныя свойства пароваго корабля, но и внесла въ область практики примѣненіе, которое уже болѣе столѣтія было въ зародышѣ, но которое до того не успѣло осуществиться. Я разумѣю панцырные суда, которыя представили новый случай англійской раздражительности разразиться противъ нашего флота.

Дѣло 17 октября 1854 г. только что доказало, что деревянные стѣны, снабженныя даже самою могущественною артиллеріею, не въ состояніи выдержать борьбы съ большими каменными укрѣпленіями. Двадцать шесть линейныхъ кораблей, представляя непріятелю фронтъ почти тысячи двухсотъ орудій самыхъ огромныхъ калибровъ, производили въ продолженіе болѣе 4 часовъ самый адскій огонь на приморскія сооруженія Севастополя, которыя могли имъ противопоставить едва ли двѣсти пушекъ; но атака не произвела существенныхъ результатовъ надъ русскими укрѣпленіями. Опытъ былъ признанъ рѣшительнымъ и его не возобновляли ни въ Черномъ морѣ, ни въ Балтійскомъ, ни даже въ Свеаборгѣ, который былъ атако-

ванъ, какъ извѣстно, лишь бомбардами, зажегшими Свеаборгъ на-
вѣсными выстрѣлами.

Чтобы атаковать съ моря крѣпости, столь могущественно воору-
женныя, какъ русскія, необходимо было имѣть инныя суда, нежели
тѣ, которыми располагали союзники, тѣмъ болѣе, что всѣ эти крѣ-
пости находятся среди малодоступныхъ, мелководныхъ и узкихъ
фарватеровъ. Умъ англичанъ остановился на канонирскихъ лодкахъ,
построенныхъ ими въ большомъ количествѣ и съ неимовѣрно ско-
ростію; французы же предпочли то, что они называли плавучими
батареями; прескверныя суда на видъ, вовсе неспособныя держаться
на морѣ, что также весьма достоверно, но имѣвшія драгоцѣнныя
свойства: онѣ сидѣли неглубоко въ водѣ, поднимали значительную
артиллерію по числу и калибру, а главное, несли эту артиллерію
подъ прикрытіемъ желѣзной брони, которая, на извѣстномъ разстоя-
ніи, должна была оставаться непроницаемою для ядеръ.

Въ сущности — мысль не новая: давно уже и прежде, а осо-
бенно въ послѣднемъ столѣтіи, старались придавать стѣнамъ су-
довъ сколько можно большую силу сопротивленія снарядамъ. Гене-
ралъ Пексанъ въ продолженіе многихъ лѣтъ предлагалъ употре-
бленіе желѣза на этотъ предметъ; но предъидущія попытки не уда-
лись, и предложенія его были отклонены безъ всякаго испытанія
возможности ихъ осуществленія, какъ слишкомъ мало практичныя
или дорого стоящія. Рассказываютъ, что этотъ взглядъ еще не пере-
мѣнился во многихъ умахъ, когда возобновили прозвѣтъ о постройкѣ
броненосныхъ судовъ, и только авторитетъ и твердость императора
могли сдѣлать, чтобы броня была испытана. Ни увеличеніе средствъ,
предоставленныхъ въ распоряженіе флота, ни успѣхи, по части вы-
дѣлки желѣза, сдѣланные въ послѣднія тридцать лѣтъ, не были въ
состояніи убѣдить невѣрующихъ. Безспорно, что инициатива этихъ
построекъ принадлежала Франціи, а также, я полагаю, что плавучія
батареи, выстроенныя англичанами одновременно съ нами, какъ
наприм. *Meteor, Glatton, Trusty*, были сооружены по планамъ, не-
посредственно сообщеннымъ французскимъ правительствомъ.

Броненосныя фрегаты.

Успѣхъ плавучихъ батарей можно считать случаемъ, породившимъ
панцирные фрегаты; но кому принадлежитъ первенство открытія?

Корабль *Napoléon* показалъ качества, сдѣлавшія его драгоцѣн-
нымъ для всѣхъ моряковъ; ему можно было сдѣлать одинъ упрекъ,
что стѣны его слишкомъ легко пробиваемы артиллерією. Плавучія

батареи, напротивъ, доказали, что можно дѣлать броню, которая выдержитъ удары снарядовъ. Вопросъ былъ приведенъ къ тому, что нельзя-ли подобную броню дать *Napoleon*'у. Снимите его верхнюю батарею, уменьшите его рангоутъ, и вы его облегчите на 800 или 900 тоннъ, которыя и представляютъ почти вѣсъ брони фрегата. Такъ понималъ дѣло инженеръ Дюпон де-Ломъ еще въ 1856 году; и хотя нынѣ оно вошло въ область практики, но недавно еще, его почли бы за опасную утопію, въ особенности у человѣка спеціальнаго.

Два года спустя, то есть въ 1858 году, броненосный фрегатъ *la Gloire* былъ начатъ на тулонской верфи, и г. Дюпон де-Ломъ имѣлъ рѣдкое счастье построить въ десять лѣтъ два судна, изъ которыхъ каждое произвело реформу въ военныхъ флотахъ. Постройка *La Gloire*, *Solferino*, *Magenta*, *la Couronne*, *l'Invincible*, *la Normandie* производилась, но англійское адмиралтейство не обращало вниманія на нее. Лишь въ 1859 году, когда *la Gloire*'у предстояло уже быть спущеннымъ на воду, англичане начали думать объ этомъ серьезно.

Сэръ Дж. Пакингтонъ, первый лордъ адмиралтейства, выхлопоталъ постройку *Warrior*'а, и вскорѣ за тѣмъ, по приказанію новаго министерства, начали строить *Black Prince*, *Defence*, *Resistance* *Hector* и *Valiant*. Первые четыре изъ этихъ судовъ спущены на воду и *Warrior* даже совершенно вооруженъ. Впрочемъ, можно полагать, что приказаніе строить *Warrior* было скорѣе уступка общественному мнѣнію, нежели результатъ увѣренности адмиралтейства въ достоинствѣ подобныхъ судовъ.

Считаемъ не лишнимъ сообщить здѣсь нѣсколько сравнительныхъ цифръ, относящихся къ размѣрамъ броненосныхъ судовъ, которыя уже построены и вооружены по обѣ стороны Канага.

Фр. La Gloire

Длина по ватерлинии	246 футъ.
Самая большая ширина, за исключеніемъ брони	56 »
Нижняя батарея отстоитъ отъ воды на	6 »
Среднее углубленіе судна въ полн. грузу	25 ф. 5 д.
Водоизмѣщеніе	5620 тоннъ.
изъ коихъ вѣсъ кузова и брони	3440 »
Броня одна съ ея болтами	840 »

Разность между цифрою водоизмѣщенія (5620 тоннъ) и цифрою вѣса корпуса и брони (3440 тоннъ) представляетъ вѣсъ вооруженія, машинъ, угля, артиллеріи, припасовъ, воды, экипажа и проч. 2180 »

Эта послѣдняя цифра, въ свою очередь, разлагается нижеслѣдующимъ образомъ:
Машина въ 900 нарицательныхъ силъ, запасъ угля въ 675 тоннъ, 36 орудій 30 фунт., наръзныхъ, соответствующихъ калибру 100 ф. сэра Вилліама Армстронга,

съ запасомъ снарядовъ для 155 выстрѣловъ на орудіе, вмѣсто 110, отпускаемыхъ на фрегатъ прежде.

Экипажъ въ 370 человекъ, болѣе нежели достаточный для машинной и артиллерійской службы, но доведенный до этой цифры на случай абордажа.

Провизіи на 2½ мѣсяца на 370 человекъ; воды на мѣсяцъ.

Толщина плитъ, составляющихъ броню, различествуетъ отъ 11 до 12 сантиметровъ (до 4½ д.). Рангоутъ фрегата очень легокъ; назначеніе его на случай поврежденія въ машинѣ, и вообще въ помощь машинѣ при свѣжихъ вѣтрахъ.

На палубѣ устроена крѣпкая зубчатая рубка для стрѣлковъ, обшитая броней; она защищаетъ также штурвалъ, рулевыхъ и командира.

Запасъ угля соотвѣтствуетъ восьми - дневному расходу при полной скорости. И такъ какъ *la Gloire* уже два года плаваетъ, то вотъ полученные результаты:

Скорость при штилѣ и подъ всѣми парами отъ 12½ до 13½ узловъ въ часъ. Если топится только половина печей, то скорость упала до 11 узловъ; и съ одною-третьею печей фрегатъ идетъ отъ 7 до 9 узловъ. Другими словами, фрегаты, идущи подъ всѣми парами и при хогшей погодѣ, можетъ со своимъ запасомъ угля пройти разстояніе въ 800 миль, съ половиною печей 1200 миль, и съ третью — 1600 миль. Съ противнымъ вѣтромъ, при большомъ волненіи и при сильныхъ перывахъ NW вѣтра скорость *la Gloire* уменьшалась лишь до 10 узловъ; при той же погодѣ подъ парусами въ бейдевиндъ скорость опять возвышалась до 11½ узловъ. Что бы ни говорили, но *la Gloire* всегда и при всѣхъ обстоятельствахъ прекрасно держался на морѣ; килевая и боковая качка плавная и, несмотря на всѣ тяжелыя испытанія, которымъ ему случалось подвергаться на морѣ, не замѣчено ни малѣйшей перегиби или поврежденій плотничныхъ и столярныхъ работъ? Впрочемъ, его качества, какъ морскаго судна, были доказаны еще въ прошломъ году, когда возвращаясь изъ Алжира вмѣстѣ съ *Eylau*, винтовымъ кораблемъ въ 900 силъ, — онъ вошелъ въ Тулонъ со скоростью 10 узловъ въ часъ при свѣжемъ сѣверномъ вѣтрѣ, заставившемъ безсильный корабль искать убѣжища у Гіерскихъ острововъ.

Англійскій фрегатъ отличается отъ французскаго въ многихъ отношеніяхъ. Справедливость требуетъ сказать, что въ тотъ день, когда правительство рѣшилось на постройку *Warrior*'a, адмиралтейство слѣдовало внѣшнему вліянію и было захвачено врасплохъ, касательно знанія тѣхъ началъ, на которыхъ ему предстояло приступить къ работамъ; также справедливо и то, что уже два года вопросъ о броненосныхъ судахъ былъ тщательно разбираемъ въ печати или въ собраніяхъ инженерныхъ обществъ и что онъ составлялъ предметъ размышленій множества офицеровъ и строителей. Но адмиралтейство, которое на своихъ верфяхъ строило еще линейные корабли, было такимъ новычкомъ въ этомъ дѣлѣ, что при-нуждено было обратиться къ частной промышленности для постройки *Warrior*'a и другихъ судовъ этого рода. Не имѣя опредѣленнаго плана дѣйствія, оно часто находилось подъ вліяніемъ разныхъ проектеровъ, изъ коихъ каждый предъявлялъ свою особенную систему. Какъ и слѣдовало ожидать въ подобномъ случаѣ, порѣшили тѣмъ, что принялись строить фрегатъ, который соединилъ бы, по возмож-

ности, всё особенныя преимущества каждаго проэкта; перемѣнамъ и передѣлкамъ не было конца. Любопытные и иностранцы могли видѣть работы не иначе какъ издали.

Вотъ, впрочемъ, нѣкоторые главныя данныя, въ вѣрности коихъ можно поручиться:

Фрегатъ *Warrior*.

Длина по верхней палубѣ	420 ф.;	длина по ватерлинии	. . .	380 футъ.
Ширина				58 »
Вышина				41 » 6 дюйм.
Нижняя батарея отстоитъ отъ воды на				9 »
Среднее углубленіе судна въ грузу				26 »
Водоизмѣненіе кузова				6170 тоннъ.
Вѣсъ брони				914 »
Толщина плитъ				4½ дюйм.
Водоизмѣненіе въ грузу (на опытахъ)				8800 тоннъ.
Запасъ угля (на опытахъ)				760 »
Провизіи (на опытахъ)				4 мѣсяца.
Вода (на опытахъ)				(не была показана)
Нарицательная сила машины				1250 лоп. силъ.
Дѣйствительная сила (на опытахъ)				5560 »
Вѣсъ машины				890 тоннъ.
Діаметръ бронзоваго винта				24 фута 6 дюйм.
Шагъ винта				30 »
Вѣсъ винта				20 тоннъ
Количество котловъ				10
Число печей				40
Длина котловъ				14 футовъ
Ширина »				10 » 3 дюйма
Вышина				12 » 4 »
Число трубъ въ каждомъ котлѣ				440
Вѣсъ воды въ котлахъ				19 тоннъ
Длина холодильниковъ				15 футъ
Ширина				12 »
Вышина				9 »
Діаметръ цилиндровъ				9 » 4 дюйма.
Длина хода поршня				4 »
Нормальное число оборотовъ				50

Машины завода Пенна и сынъ. Скорость хода, на опытахъ въ Стокъ-бэй, изъ рейсовъ выведенная, оказалась до 14½ узлова въ въ часъ при штилѣ.

Мы еще не можемъ сдѣлать критическаго сравненія *la Gloire* и *Warrior*; дальнѣйшія испытанія должны pronести приговоръ, а потому мы удовольствуемся указаніемъ на главнѣйшія черты этихъ судовъ, ихъ характеризующія.

Англичане, начавшіе постройку *Warrior*'а спустя 18 мѣсяцевъ послѣ того, какъ *la Gloire* былъ на верфи, имѣли намѣреніе про-

извести что нибудь позначительнѣе и помогущественнѣе французскаго фрегата; это явствуетъ, очевидно, изъ представленныхъ нами цифръ. Они увеличили одною третью тѣ размѣры, въ которыхъ строился *la Gloire*, какъ-то: силу машинъ, водоизмѣщеніе, длину и проч. Почти равною остается лишь толщина плъти брони, 4'4 д. противъ 12 сантиметровъ, и артиллерія: 36 орудій гладкостѣнныхъ 68 фунт. калибра, противъ 36 наръзныхъ орудій 30 фун. калибра, заряжающихся съ казенной части и выбрасывающихъ снаряды въ 30 килограммовъ (*). Къ этому вооруженію, англичане прибавили на палубѣ шесть орудій Армстронга, изъ коихъ два, такъ называемыхъ, 100 ф., соотвѣтствующихъ нашему калибру въ 30 ф., и четыре 40 фунт., соотвѣтствующихъ нашему калибру въ 12 ф. Это прибавленіе въ артиллерію, правда, можно сдѣлать и на *la Gloire*, но вопросъ въ томъ, будетъ ли оно полезно.

За исключеніемъ плъти и количества орудій большаго калибра, все различно на обоихъ фрегатахъ, англійскомъ и французскомъ. Впрочемъ, желаніе сдѣлать больше, если и не лучше насъ, привело англичанъ къ довольно страннымъ результатамъ. Между тѣмъ, какъ у насъ разсчитывали размѣры *la Gloire* и прочихъ нашихъ броненосныхъ судовъ, соотвѣтственно величинѣ и глубинѣ бассейновъ, въ которые онѣ будутъ входить въ портахъ, англичане создавали лопадь больше конюшни, гдѣ она могла бы помѣститься. Длина и углубленіе *Warrior*'а, не позволяли ему, въ то время, когда онъ строился, войти ни въ одинъ изъ бассейновъ, принадлежащихъ военному флоту. Вслѣдствіе лишь весьма значительныхъ работъ и расходовъ успѣли, хоть на время, посредствомъ соединенія двухъ бассейновъ въ Портсмутѣ, устроить мѣсто, гдѣ можно было окончить вооруженіе *Warrior*'а; и то онъ можетъ войти въ этотъ бассейнъ, или выйти изъ него, не иначе, какъ во время большихъ приливовъ, т. е. разъ въ двѣ недѣли. Подъ такимъ же условіемъ устроенъ сухой докъ въ Чатамѣ, гдѣ строится *Achilles*, фрегатъ еще большихъ размѣровъ, нежели *Warrior*. Рѣшимость продолжать и даже еще болѣе развить эти громадныя постройки необходимо прибавить, какъ г. Ридъ и замѣтилъ это въ одномъ изъ засѣданій *British Association*, большую сумму на гидравлическія работы, къ высокой и безъ того уже цифрѣ бюджета англійскаго флота.

Англичане хотѣли сдѣлать фрегатъ съ большею скоростію хода, чѣмъ *Gloire*; но успѣли-ли они въ этомъ, и при какихъ условіяхъ? На пробныхъ рейсахъ, *Warrior* представилъ скорость, превосходившую скорость французскаго фрегата почти на одинъ узелъ, и это

(*) Килограммъ содержитъ 2,443 русск. фунта.

преимущество, которымъ мы вовсе не желаемъ пренебречь, потому что совершенно согласны въ томъ, что между двумя судами, то имѣеть дѣйствительное преимущество надъ другимъ, которое можетъ, нѣкоторымъ образомъ, заставить принять, или отказаться отъ боя и вообще производить всѣ эволюціи гораздо быстрѣе; но сила машинъ, которая есть главная изъ причинъ этой скорости, влечетъ за собою гораздо значительное потребление угля. Между тѣмъ, и безъ того запасъ угля въ 675 т. на *Gloire* достаточенъ для потребления на восемь дней хода подъ полными парами, тогда какъ 950 тоннъ (опредѣленные первоначальными смѣтами) на *Warrior*, хватаютъ ему лишь на $6\frac{1}{2}$ дней. Слѣдуетъ здѣсь прибавить, что на испытаніяхъ *Warrior* имѣлъ, по свидѣтельству самихъ англичанъ, лишь 760 т. угля. Почему? Для того-ли, чтобы произвести maximum скорости, которой онъ можетъ достигнуть и которой онъ не могъ бы имѣть съ нормальнымъ своимъ грузомъ? Для того-ли, чтобы сохранить ему ту высоту нижнихъ портовъ батареи отъ воды, которую англичане справедливо считаютъ преимуществомъ? Въ полномъ грузу высота отъ воды нижняго косяка портовъ батареи *la Gloire* уменьшится, правда, до 1,88 м. (т. е. будетъ менѣе 6 ф.); но, во первыхъ, въ бою, при вѣтрѣ и волненіи, требующихъ закрытія такой высоты портовъ и, слѣдовательно, прекращенія дѣйствія, развѣ есть судно, которое могло бы употреблять свои орудія съ большей пользой? и во вторыхъ, недостаточно-ли нѣсколькихъ часовъ дѣйствія машины въ 900 силъ, чтобы заставить фрегатъ облегчиться, а слѣдовательно и возвысить тоѣ воды нижнія бромни своихъ портовъ?

Послѣ силы машины, другой главный способъ, къ которому прибѣгли англійскіе строители, чтобы имѣть судно, быстрѣйшее на ходу, было сдѣлать его весьма узкимъ. На *la Gloire* отношеніе ширины къ длинѣ болѣе одной четверти; тогда какъ это же отношеніе на *Warrior* составляетъ лишь одну шестую. Способъ не новый, но извѣстно также, что для остойчивости онъ не безвреденъ и влечетъ за собою нѣкоторыя неудобства какъ гласитъ старая поговорка нашихъ моряковъ: *grand rouleur, grand marcheur* (хорошо качаетъ, хорошо и идетъ). Весьма значительная боковая качка, мѣшающія дѣйствіямъ артиллеріею, предвидѣлась на *Warrior*, а потому два желѣзныхъ кила, въ 2 фута глубины каждый, были приспособлены по обѣимъ сторонамъ подводной части судна, во всю его длину. Опытъ покажетъ степень дѣйствительности этого средства и вліяніе онаго на быстроту эволюцій фрегата. *La Gloire* не имѣеть подобныхъ прибавленій.

Но главное различіе обоихъ фрегатовъ, безъ сомнѣнія, состоитъ

въ томъ, что *la Gloire* совершенно защищенъ броней отъ кормы до носу, тогда какъ *Warrior* защищенъ только лишь на половину, или, много, на двѣ трети. Французскій фрегатъ выстроенъ изъ дерева и обшитъ броней, коей толщина различествуетъ между 11 и 12 сантиметрами; тогда какъ корпусъ англійскаго фрегата выстроенъ изъ желѣза (члены и обшивка) и, сверхъ того, имѣетъ обшивку изъ тиковаго дерева, которая, смотря по обстоятельствамъ, имѣетъ 20 или 24 дюйма толщины; 20 въ тѣхъ частяхъ, гдѣ она покрыта плитами брони, и 24 въ тѣхъ, которыя не защищены броней. На *Warrior*ѣ оба борта фрегата къ срединѣ, по длинѣ на 213 фут., покрыты желѣзными плитами; оконечности же кормы и носа, составляющія 207 фут., представляютъ непріятелю лишь деревянные стѣны. Изъ восемнадцати орудій, которыя поставлены въ батареи съ каждой стороны, лишь тринадцать защищены желѣзною броней. Излишне говорить, что подобное расположеніе, подвергая большую часть судна обыкновеннымъ дѣйствіямъ артиллеріи, бомбамъ и зажигательнымъ снарядамъ, разнаго рода, было порицаемо въ самой Англій. *Warrior*, въ бою съ судномъ, вполне броненоснымъ, и которое станетъ поражать его предпочтительно въ незащищенные броней мѣста, будетъ скоро обезоруженъ и побѣжденъ. И строители ни мало не успокоили общественное мнѣніе, раздѣливъ фрегатъ непроницаемыми для воды переборками на тотъ случай, чтобы середина фрегата могла держаться на водѣ и дѣйствовать еще, когда оконечности его будутъ пробиты. Этой системѣ не оказали никакого довѣрія, и нападки были столь ѣдки, что адмиралтейство обѣщало, на будущее время, не дѣлать ничего подобнаго.

Не безъ причины, впрочемъ, адмиралтейство шло путемъ, такимъ страннымъ на видъ. При постройкѣ *Warrior*'а, оно пыталось согласоватьъ преимущества прежнихъ парусныхъ судовъ, съ военными преимуществами судовъ броненосныхъ. Облегчая носъ и корму отъ тяжести брони, оно имѣло въ виду построить болѣе морское судно, которое лучше бы держалось на морѣ, которое маневрировало бы легче, нежели судно, со стѣнами тяжеловѣсными и почти одинаковыми во всѣхъ своихъ частяхъ; но, въ то же время, по какому-то необъяснимому противорѣчію, слѣдовало и системѣ, бывшей одно время столь популярной, судовъ, такъ называемыхъ, тарановъ, т. е. судовъ, которыя, почитая себя громадными орудіями силы, будутъ сражаться съ непріателемъ не только орудіями, но и давить его своею массою съ расхода. Слѣдуя этой мысли, адмиралтейство придало *Warrior*'у родъ груди и шпиронъ особенной крѣпости, внутри поддерживаемой восемью помостами, соединенными между собою посред-

ствомъ желѣзныхъ штукъ, величайшихъ размѣровъ. Тяжесть за тяжесть; нашли чѣмъ пополнить ее, за недостаткомъ брони!

Можно было бы указать еще на другія различія въ подробностяхъ, между фрегатами англійскимъ и французскимъ; но вѣроятно онѣ не представятъ особаго интереса для большинства читателей, и потому мы упомянемъ лишь о рангоутѣ, и о колодезѣ для подъема гребного винта на *Warrior*'ѣ, и котораго вовсе нѣтъ на *La Gloire*.

Мысль о колодезѣ, допускающемъ осмотръ винта, его перемѣну въ случаѣ надобности, или подъема, когда при ходѣ судна подъ одними парусами, онъ представляетъ чувствительное препятствіе для скорости, — была вначалѣ весьма популярна и между французскими морскими офицерами. Нѣкоторые изъ первыхъ кораблей, которые снабжены были винтами какъ *Charlemagne*, *Ulm* и др., имѣли также колодези; но опытъ показалъ, что случаи, въ которыхъ колодезь могъ бы оказать услуги, чрезвычайно рѣдки, что въ большей части затрудненій, которымъ обыкновенно подвергаются винтовые суда, колодезь почти непринося пользы, постоянно ослабляетъ скрѣпленіе кормовой части, и потому во французскомъ флотѣ избѣгаютъ колодезевъ, между тѣмъ какъ въ Англіи они въ употребленіи.

Англичане дали *Warrior*'у парусность прежняго 90 пушечнаго корабля, между тѣмъ какъ французы ограничили парусность *la Gloire*'а почти размѣрами фальшиваго вооруженія. Англичане не такъ рѣшительно какъ мы, приняли мысль пароваго корабля. Имъ жаль было растаться съ парусомъ, подъ которымъ они выиграли столько славныхъ побѣдъ и, кромѣ того, законы объ отставкахъ, допускающіе оставаться на службѣ во главѣ англійскаго флота массу старыхъ офицеровъ, которые, въ свое время дѣйствительной службы, не знали ничего лучшаго какъ парусъ. Они и теперь не могутъ рѣшиться допустить совершенной замѣны паруса паромъ, и употребляютъ все свое вліяніе, чтобы сохранить на корабляхъ мачты и паруса. Но сомнительно, чтобы эта привязанность къ старымъ преданіямъ была справедлива. Винтъ, придавая судну скорость, образуетъ за кормой струю или водоворотъ, котораго сила зависитъ отъ хода судна и которая привлекаетъ къ себѣ все плывущее вдоль борта, какъ осколки, снасти и пр. Отсюда слѣдуетъ, что предметы, притягиваемые этой струей, могутъ запутаться въ винтѣ и остановить его движеніе. Примѣры случаевъ такого рода были довольно многочисленны. При вынутіи мачтъ съ фрегата *Isly* вѣ. 600 силъ, видѣли какъ конецъ снасти, которую пришлось наскоро обрѣзать и бросить за бортъ, обернулся около винта и при-

велъ его въ бездѣйствіе. Когда стихнуло, тщетныя усилія были сдѣланы, чтобы освободить его отъ этого, по видимому ничтожнаго препятствія; но даже съ помощію водолазнаго колокола въ этомъ не успѣли; и надобно было отправить фрегатъ въ тулонскіе доки. Чтобы избѣжать подобныхъ случаевъ, *la Gloire*, если бы ему пришлось вступить въ бой, сдѣлаетъ это иначе, какъ спустивъ свой рангоутъ на палубу. Мѣра эта, кажется, принята во французскомъ флотѣ окончательно. Англичане же не рѣшились на нее; но вслѣдствіе соглашенія прежняго порядка вещей съ новымъ, адмиралтейство недавно постановило, чтобы нижнія мачты новыхъ фрегативъ были сдѣланы изъ кованаго желѣза, вмѣсто дерева. Это средство до нѣкоторой степени избавитъ винтовыя суда отъ опасности испортить свой винтъ осколками.

Двухгодовое плаваніе *La Gloire* весьма ясно выказало его превосходныя морскія качества, и теперь онъ содержится въ такомъ видѣ, что во всякое время готовъ на всевозможныя порученія. *Warrior* не подвергался еще столькимъ испытаніямъ; онъ въ эту зиму совершилъ путешествіе въ Лиссабонъ и Кадиксъ, откуда возвратился въ мартѣ мѣсяцѣ и теперь находится въ кейгамскомъ докѣ, для исправленія. Мы недостаточно знаемъ исторію этого путешествія, чтобы говорить о немъ; знаемъ, однако, что впечатлѣніе, произведенное на англійскихъ моряковъ, не было совершенно благоприятное. Обвиняютъ *Warrior*, что на морѣ онъ потерялъ значительную часть скорости, которую показалъ на опытахъ въ спокойныхъ водахъ портсмутскаго рейда. Его обвиняютъ въ сильной качкѣ, при которой совершенно уничтожается превосходство въ высотѣ батарейныхъ портовъ, такъ замѣтное, когда онъ стоитъ въ бассейнѣ; но главный его недостатокъ—это не послушаніе рулю.

Не смотря, однакожъ на всѣ эти недостатки, *la Gloire* и *Warrior* суть самыя могущественныя военныя орудія, которыя когда-либо плавали на океанахъ. Имѣя относительную неуязвимость, они могли бы со всѣми вѣроятностями успѣха противостоятъ всему, что люди могли до сихъ поръ выстроить самаго могущественнаго. Ихъ 36 орудій легко справились бы съ 130-ю орудіями *la Bretagne* или *Marlborough*. Эскадра, состоящая изъ судовъ ихъ рода, уничтожила бы всѣ деревянныя флоты Англіи и Франціи, несмотря на храбрость и численное превосходство судовъ, и пушекъ. Броненосныя суда имѣютъ за собой неотъемлемое право силы, и какіе бы имъ не дѣлали упреки, какихъ бы новыхъ усовершенствованій они не потребовали и, наконецъ, какіе бы успѣхи не сдѣлала наука артиллеріи, — виредъ по числу судовъ этого рода слѣдуетъ рассчитывать средства, которыми располагають флоты, не для мелкой

войны, но для морских сражений, которые теперь, как и всегда, будут рѣшать судьбу войнъ. Военные флоты различныхъ державъ будутъ измѣряться числомъ имѣемыхъ броненосныхъ судовъ, какъ прежде ихъ мѣрили числомъ линейныхъ кораблей.

Въ этомъ отношеніи мы полагаемъ, что не безинтересно знать что теперь дѣлается по части броненосныхъ судовъ во Франціи и Англіи.

Франція имѣетъ вооруженными, на морѣ или на верфи, 16 броненосныхъ судовъ: *la Gloire* вооруженное; *la Normandie*, *l'Invincible* и *la Couronne* совершили уже пробы; *Magenta* и *Solférino*, которыя скорѣ сдѣлаютъ пробы (*). На верфи и пачатая только зимою этого года: *la Flandre*, *la Gauloise*, *la Valeureuse*, *l'Héroïne*, *la Surveillante*, *la Guyenne*, *la Provence*, *la Savoie*, *la Revanche*, изъ коихъ ни одинъ не можетъ быть спущенъ ранѣе 1863 года. Слѣдуетъ присовокупить, что при нынѣшнемъ состояніи нашихъ портовъ и нашей промышленности постройка и вооруженіе судна подобнаго рода, предполагая обыкновенную регулярную работу, требуютъ приблизительно два года.

Броненосныя суда, которыя имѣетъ англійскій флотъ, суть слѣдующія: *Warrior*, вооруженный; *Black Prince*, подобный *Warrior*у и коего вооруженіе весьма близко къ концу; *Resistance*, *Defence*, *Hector*, *Valiant*, такъ называемые корветы въ 600 сплъ и съ 22 орудіями; *Achilles* фрегатъ, который адмиралтейство строить на свой счетъ въ Чатамъ; *Royal Oak*, *Royal Alfred*, *Caledonia*, *Ocean*, *Triumph*, стросные сначала кораблями, но которымъ теперь прибавляютъ въ длину 18 футъ и сръзаютъ верхнюю батарею, чтобы обратить въ броненосные фрегаты; водоизмѣненіе ихъ будетъ почти по 7000 тоннъ, а машины, каждая, въ 1000 силъ. Это превращеніе послѣдовало въ іюнѣ 1861 г. Кромѣ того, правительству разрѣшенъ временной кредитъ въ 2 500 000 ф. ст., на постройку пяти броненосныхъ фрегативъ. Три изъ нихъ: *Minotaur*, *Agincourt*

(*) *Invincible* и *Normandie* сдѣланы совершенно по образцу *la Gloire*; впрочемъ, эти два фрегата на пробахъ показали скорость, превышающую скорость ихъ предшественника. Этотъ фактъ приписываютъ усовершенствованіямъ, введеннымъ въ постройку машинъ. На рейсѣ между Брестомъ и Шербургомъ, лагъ на *Normandie* показывалъ болѣе 14 узловъ *Magenta* и *Solférino* слѣдовало бы скорѣе считать кораблями нежели фрегатами, потому что у нихъ двѣ крытыя батареи съ артиллеріею пятидесяти орудій. Они обшиты броней по ватерлинии и на высотъ кубрика, но необшиты надъ ватерлиніею спереди и сзади. Всѣ орудія ихъ, впрочемъ, прикрыты; *la Couronne* совершенно одинаковаго типа съ *la Gloire*, но его члены и обшивка желѣзные, какъ у *Warrior*'а. Онъ еще слишкомъ мало плаваетъ, чтобы мы могли знать—произвело ли различіе въ постройкѣ какую нибудь разницу въ результатахъ.

и *Northumberland* строятся на частныхъ верфяхъ; они будутъ наибольшихъ размѣровъ, совершенно обшиты броней, водоизмѣщеніе въ 7000 тоннъ, вооружены 60 орудіями и снабжены машинами въ 1250 силъ, съ запасомъ топлива до 1500 тоннъ. Корпусъ ихъ дѣлается изъ желѣза, какъ у *Warrior*'а, но деревянная подкладка будетъ уменьшена съ 20 дюймовъ до 11; разница эта будетъ выкупаться увеличеніемъ толщины плитъ отъ 4½ до 5½ дюймовъ. Всѣхъ брони по этой новой системѣ, приблизительно, въ 2000 тоннъ. Фрегаты будутъ готовы къ 1864 году.

Впрочемъ, адмиралтейство предоставило себѣ право въ извѣстный срокъ совершенно отмѣнить деревянную подкладку и замѣнить ее, равно и плиты 5½ д. толщины, другими плитами въ 6½ дюймовъ. Рѣшеніе по этому предмету зависитъ отъ результата опытовъ, продолжающихся въ Шебуринесъ для изслѣдованія силы сопротивленія желѣза снарядамъ. Другіе два фрегата, которые парламентъ дозволилъ еще выстроить, будутъ скоро сданы подрядчикамъ и составятъ такимъ образомъ для Англіи число 16 броненосныхъ судовъ, вооруженныхъ, спущенныхъ и строящихся. Прибавимъ, что *Warrior* былъ выстроенъ и вооруженъ въ 20 мѣсяцевъ; но что постройка его была замедлена измѣненіями, которыя были сдѣланы въ первоначальномъ планѣ во время работъ, и вслѣдствіе того, адмиралтейство должно было отказать отъ взискашя штрафа съ строителей, слѣдовавшаго съ нихъ по контракту за пропущенный срокъ. Но никто не сомнѣвается, какъ кажется, въ Англіи, что достаточно 18 мѣсяцевъ для постройки и вооруженія самаго большаго броненоснаго фрегата.

Здѣсь кстати будетъ сказать, что и Россія строить одинъ броненосный фрегатъ въ Англіи и одинъ у себя; что дѣятельная французская компанія *des Forges et Chantiers de la Méditerranée* уже представила италіянскому флоту два броненосныхъ фрегата выстроенныхъ въ ея мастерскихъ на Сенѣ и что она выстроила броненосный фрегатъ для Испаніи, которая строитъ другой такой же фрегатъ у себя; и наконецъ, что Австрія строитъ въ Полѣ два такіе же фрегата.

Можетъ быть, нѣкоторые найдутъ несправедливымъ, что мы ничего не сказали о *Merrimac*'ѣ и *Monitor*'ѣ и судахъ болѣе или менѣе броненосныхъ, которыя такъ быстро были построены американцами; но мы полагаемъ, что они не заслуживаютъ особеннаго вниманія. И это вовсе не потому, чтобъ мы смотрѣли съ пренебреженіемъ на то, что дѣлается по ту сторону Атлантики. Напротивъ, надобно быть безумцемъ, чтобы не замѣтить, какъ урокъ для Европы, громадность средствъ, военныхъ и морскихъ, которыя Соединен-

ные Штаты вдругъ проявили и съ которыми немногимъ можно равняться. Но каковы бы ни были дѣятельность, промышленность, могущество, которыя показали американцы, изъ этого еще не слѣдуетъ, что въ продолженіе года они могли задумать и исполнить вещи превосходяще или даже равныя тѣмъ, которыя въ Европѣ суть плоды изслѣдованій и трудовъ нѣсколькихъ поколѣній людей специальныхъ, между которыми не было недостатка въ талантахъ. Мы понимаемъ, что публику поразили своею внезапностью встрѣча *Merrimac*'а и *Monitor*'а, вторженіе въ Миссиссипи, уничтоженіе броненосныхъ судовъ южанъ деревянными канонирскими лодками commodora Феррагута, пораженіе броненосныхъ судовъ сѣверянъ у форта Дарлингъ; но тутъ, въ техническомъ отношеніи, мы никакого урока изъ этихъ событій почерпнуть не можемъ. Особенную честь въ этихъ событіяхъ дѣлаетъ американцамъ удивительное изобиліе средствъ, которое они проявили, промышленность, съ которою, напримѣръ, южане, ограниченные средствами разореннаго порта — какъ Норфолькъ, были въ состояніи сдѣлать броню на *Merrimac*, и только. Но возлѣ нашихъ *Gloire* и *Warrior*, не все ли потеряютъ ихъ *Merrimac* и *Monitor*? Во-первыхъ, это суда, которыя почти не могутъ держаться въ морѣ; во-вторыхъ, они вооружены артиллеріею, которая, кажется, способнѣе вредить тѣмъ, которые ее употребляютъ, нежели тѣмъ, противъ которыхъ она направлена,—какъ это было видно при послѣднемъ выходѣ *Merrimac*'а, и какъ это видѣли передъ фортомъ Дарлингъ на *Nanquatch*'ѣ; въ-третьихъ, если артиллерія этихъ судовъ гораздо хуже той, которою вооружены наши европейскія суда, то и броня ихъ не выдержитъ сравненія съ нашей броней. Рапортъ лейтенанта Джефферса, командовавшего пресловутымъ *Monitor*'омъ, говоритъ, что *Monitor* и *Galena*, сражаясь противъ береговыхъ батарей, на разстояніи, которое онъ считаетъ приблизительно въ тысячу ярдъ, получили нѣсколько сферическихкихъ 8 дюймовыхъ ядеръ; *Monitor* три ядра: одно въ будку, гдѣ находились обѣ его пушки, и два другія въ броню. Ни одинъ изъ ударовъ не прошелъ насквозь, но плиты были смяты, согнуты. Достаточно упомянуть о подобныхъ результатахъ, чтобы броня и артиллерія ихъ были осуждены. А броня и артиллерія суть самое вѣрное выраженіе военныхъ качествъ броненоснаго судна, и заслуживаютъ особеннаго изученія.

(Продолженіе впереди).

С М Ъ С Ъ

О Т Ч Е Т Ъ

АСТРАХАНСКОЙ МОРСКОЙ БИБЛИОТЕКИ

СО ВРЕМЕНИ ЕЯ ОТКРЫТІЯ ПО 1 МАЯ 1862 Г.

Астраханская морская библіотека открыта, 9 декабря 1860 года, въ одномъ изъ зданій при портѣ и помѣщается, въ настоящее время, въ одной только залѣ; книги размѣщены въ 4 шкафахъ.

Въ 1859 году, бывшій главный командиръ, контръ-адмиралъ Машинъ, сознавая, что, по отдаленности края, гг. офицеры Каспійской флотиліи, при ограниченности своихъ средствъ, лишены возможности своевременно слѣдить за постепеннымъ развитіемъ наукъ, какъ относящихся собственно до морской части, такъ и вообще по всѣмъ отраслямъ знанія, пришелъ къ убѣжденію о необходимости учредить Каспійскую морскую библіотеку, и для этого пригласилъ всѣхъ г-дъ офицеровъ принять участіе въ этомъ дѣлѣ и заявить, письменно, свое согласіе на вычетъ съ нихъ, на первоначальное обзаведеніе библіотеки, по 2%, а въ послѣдующіе года по 1% съ получаемого ими жалованья, по примѣру Кронштадтской библіотеки. Полное сочувствіе и всеобщая готовность всѣхъ гг. офицеровъ были отвѣтомъ на такое приглашеніе и дали возможность контръ-адмиралу Машину ходатайствовать, какъ о разрѣшеніи открыть библіотеку при портѣ, такъ и объ отпускѣ на первое обзаведеніе оной, заимообразно, отъ 1000 до 1500 руб. сер., съ возвратомъ изъ одно-процентнаго сбора, который, на будущее время, всѣ офицеры согласились удѣлять изъ своего жалованья. Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ, разрѣшивши открыть библіотеку при Астра-

ханскомъ портѣ, приказаль отпустить, на первое обзаведеніе оной, 1000 руб. сер. изъ остаточныхъ суммъ Морской типографіи.

Сверхъ того, Адмиралтействъ-совѣтъ, согласно желанію Государя Великаго Князя Генераль-Адмирала, обязать содѣйствіе къ заведенію библіотеки для морскихъ офицеровъ въ Астрахань, Баку и Астрабадѣ, журналомъ 26 марта 1860 года положилъ: на заведеніе этихъ библіотекъ отпустить изъ наличныхъ суммъ Коммисаріатскаго департамента Морскаго министерства по 300 руб. сер. на каждый портъ; и затѣмъ, на приращеніе сихъ библіотекъ, вносить ежегодно въ смѣты сего департамента, для каждаго изъ означенныхъ портовъ, по 20% отпущенной первоначально, на заведеніе библіотекъ, суммы, подобно тому, какъ деньги эти отпускаются на заведеніе библіотекъ на судахъ, отправляющихся въ заграничное плаваніе.

Такимъ образомъ, составилъ первоначальный капиталъ библіотеки, и была возможность осуществить на самомъ дѣлѣ мысль о необходимости оной, мысль тѣмъ болѣе возвышенную, что Астрахань, —городъ, отдаленный и неимѣющій средствъ, по своему положенію, удовлетворять нравственному развитію общества научными средствами, и не могущій отрѣшиться отъ общаго хода развитія; теперь портъ самъ имѣетъ возможность своевременно получать всѣ періодическіе журналы и изданія.

По полученіи разрѣшенія открыть библіотеку, былъ составленъ комитетъ изъ лицъ, которыя, по служебнымъ обязанностямъ, имѣли постоянное пребываніе въ Астрахани, подъ предсѣдательствомъ контръ-адмирала Кузнецова, для составленія правилъ, какъ управленія, такъ и пользованія книгами, принявши въ основаніе существующія уже правила Кронштадтской библіотеки. При составленіи каталога книгъ прежде всего старались обсудить: какія именно, на первый случай, должно приобрѣсти книги, на ассигнованныя 1000 р. с.

Комитетъ, составивши правила для чтенія въ библіотекѣ книгъ и журналовъ, занялся составленіемъ отдѣловъ библіотеки. Онъ опредѣлилъ, что библіотека должна быть преимущественно морская, т. е. заключать въ себѣ всѣ пособія, необходимыя для того чтобы слѣдить за современнымъ развитіемъ всѣхъ отраслей морскаго искусства, какъ сказано въ предложеніи объ учрежденіи библіотеки. Всѣ гг. офицеры морскаго вѣдомства, находящіеся въ Астрахань, стали обязательными членами библіотеки и съ 1861 года вносили ежегодно по 1% съ получаемого жалованья; гг. офицеры морскаго вѣдомства, состоящіе въ коммерческомъ флотѣ и резервѣ, гардемарины, кондукторы и чиновники Астраханскаго порта, могли быть, по желанію, временными членами библіотеки, внося 1% съ опредѣленнаго имъ короннаго жалованья. Безсрочно-отпускные, отставные морскаго вѣдомства и всѣ посторон-

нія лица, служащія и неслужащія, могли быть также временными членами, внося: въ годъ 4 руб., въ треть 1 р. 50 коп., въ мѣсяцъ 50 коп. и сверхъ того залогу 10 руб. сер. Юнкера морскаго вѣдомства могли пользоваться библіотекою бесплатно. Лица морскаго вѣдомства, прїѣзжающія въ Астрахань на время, не больше одного мѣсяца, пользовались правомъ на входъ въ библіотеку для чтенія книгъ и журналовъ также бесплатно.

Всѣхъ обязательныхъ членовъ, въ теченіе отчетнаго періода, было 132, а необязательныхъ 5. Лицъ посторонняго вѣдомства, а также неслужащихъ и пользовавшихся бесплатно чтеніемъ въ библіотекѣ, не было въ теченіе этого времени, вѣроятно болѣе потому, что еще не всѣмъ извѣстно о существованіи библіотеки при портѣ, да и общественная городская библіотека могла удовлетворять требованіямъ постороннихъ лицъ, желающихъ воспользоваться чтеніемъ книгъ.

Библіотека со времени открытія, т. е. съ 9 декабря 1860 года, управлялась комитетомъ, состоящимъ изъ 5 членовъ, подъ предсѣдательствомъ младшаго флягмана, ежегодно къ 1 мая назначаемыхъ приказомъ главнаго командира.

Одинъ изъ членовъ избранъ былъ библіотекаремъ и утвержденъ въ этой обязанности тоже главнымъ командиромъ.

Библіотека заключаетъ въ себѣ 401 названіе сочиненій въ 752 томахъ и раздѣляется на 12 отдѣловъ, въ слѣдующемъ порядкѣ:

	сочин.	том.		сочин.	том.
1) Морской. . .	70	166	8) Математическій. .	15	19
2) Военный. . .	12	16	9) Медицинскій. . .	8	11
3) Богословскій. .	29	36	10) Филологическій		
4) Юридическій. .	1	17	или словесности. .	98	190
5) Политическій. .	40	62	11) Періодическихъ.		
6) Историческій. .	39	72	изданій.	59	123
7) Камеральный (естественныхъ наукъ. .	25	34	и 12) Изыщныхъ наукъ и смѣсь. .	5	6
				401	752

Храненіе книгъ и вся переписка по библіотекѣ лежала на обязанности библіотекаря. Въ вѣдѣніи библіотекаря находились слѣдующія шнуровыя книги, выданныя за подписью и печатью предсѣдателя: 1) для записыванія всѣхъ денежныхъ суммъ; 2) для имущества библіотки; 3) для систематическихъ каталоговъ, и сверхъ того, книги: а) для журнала засѣданій комитета; б) для записыванія выдаваемыхъ членамъ книгъ, и в) для внесенія книгъ, которыя пожелаютъ члены имѣть въ библіотекѣ.

Денежныя средства библіотеки состояли въ слѣдующемъ:

Поступило на приходъ:

Съ разрѣшенія Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала.

1) На первое обзаведеніе библіотеки, заимообразно изъ суммъ Морской типографіи	1000 р.	»	—
2) Изъ суммъ Коммисаріатскаго департамента въ первый годъ на обзаведеніе библіотеки 300 р., и въ послѣдующіе 1861 и 1862 годы по 60 р. въ годъ, всего	420	—	» —
3) Съ членовъ на первоначальное обзаведеніе библіотеки $2\frac{0}{6}$ изъ получаемаго жалованья . . .	767	—	40 —
$1\frac{0}{6}$ за право чтенія до 1 мая 1862 года . . .	664	—	60 $\frac{1}{2}$ —
4) Собранныя съ лицъ морскаго вѣдомства согласно данной ими подписки, взамѣнъ визитовъ на праздникахъ Рождества Христова и Нового года .	16	—	50 —
5) Представленные гг. членами на выписку книгъ и журналовъ, согласно 8 ст. правилъ библіотеки .	70	—	58 —
Всего въ приходѣ 2939 р. 8 $\frac{1}{2}$ к.			

Употреблено въ расходъ:

1) На выписку книгъ, журналовъ и газетъ . .	1567 р.	6 $\frac{3}{4}$ к.
2) На мебель, канцелярскіе припасы и проч. принадлежности	420	» 49 »
3) Выдано переплетчику за переплетъ книгъ .	210	» 95 »
4) Выдано въ награду, согласно 27 ст. правилъ библіотеки, писарямъ и сторожамъ	64	» — »
5) Выписано для гг. членовъ, за внесенныя ими деньги, книгъ и журналовъ	70	» 58 »
Всего въ расходѣ 2333 » 8 $\frac{3}{4}$ »		

Затѣмъ остается къ 1 мая 1862 года въ кассѣ библіотеки 605 » 99 $\frac{3}{4}$ »

Денежная сумма библіотеки хранится въ портовомъ казначействѣ въ особомъ сундукѣ за печатью библіотеки.

Всѣ книги, исключая назначенныхъ въ починку, разставлены въ шкафахъ по порядку систематическаго каталога; для чтенія раздавались только одні переплетенныя книги.

Въ теченіе отчетнаго періода времени было выдано 3379 том., по отдѣламъ:

	Томовъ.		Томовъ.
1) Морскому . . .	78	7) Камеральному . .	94
2) Военному . . .	26	8) Математическому .	47
3) Богословскому .	109	9) Медицинскому . .	76
4) Юридическому .	*	10) Филологическому	1647
5) Политическому .	83	11) Периодическихъ	
6) Историческому .	209	изданій	998
		12) Изыщныхъ искусствъ	12

3 379 том.

Одновременно члену выдавалось не болѣе трехъ книгъ изъ одного или разныхъ отдѣленій; одна книга журналовъ и шесть номеровъ газетъ. Дорогія и рѣдкія книги, рукописи, законы, лексиконы, атласы, карты на домъ не выдавались; ими пользоваться можно было только въ библіотекѣ. Книга считалась взятою только тогда, когда въ полученіи ея дана росписка. Сроки для чтенія книгъ были положены слѣдующіе: книги отдѣловъ съ 1 до 9 включительно можно было читать не болѣе мѣсяца; отдѣловъ 10—12 не болѣе 2 недѣль.

За невозвращенныя или испорченныя книги положено взыскивать слѣдующія по стоимости книгъ деньги; но въ теченіе этого времени такихъ взысканій не было. Семействамъ членовъ, находящихся въ отсутствіи, а также больнымъ выдавались для полученія книгъ тетради за подписью библіотекаря; тетради эти, по возвращеніи или по выздоровленіи, немедленно возвращались въ библіотеку. Членамъ, находящимся на службѣ на брантвахтенномъ суднѣ у Бирючей косы, или на маячномъ у Чистаго банка, книги выдавались также по тетрадямъ, безъ срока, въ числѣ вдвое большемъ, т. е. 6 книгъ, 2 номера журналовъ и 12 номеровъ газетъ.

Такъ какъ библіотеки учреждены въ Баку и Астрабадѣ, и плаванія судовъ большею частію братковременныя, то брать книги въ походы изъ астраханской библіотеки не дозволялось.

Годичная повѣрка библіотеки по всѣмъ частямъ произведена была по правиламъ, въ маѣ мѣсяцѣ сего года, комиссіею, назначенною главнымъ командиромъ изъ шести обязательныхъ членовъ, подъ предсѣдательствомъ капитана 1-го ранга Фрейганга, и найдено, что всѣ состоящія по книгамъ къ 1 мая денежныя суммы, повѣренныя съ имѣемыми при книгахъ документами, оказались на лицо; всѣ книги собранныя хранятся въ должномъ порядкѣ по систематическимъ каталогамъ.

ЕЩЕ МАТЕРІАЛЫ ДЛЯ БІОГРАФІИ АДМИРАЛА А. С. ГРЕЙГА (*).

Первое линѣйное судно, построенное на николаевской верфи при адмиралѣ Грейгѣ, былъ фрегатъ «Флора»; безъ груза и мачтъ, онъ проведенъ былъ на флашкутахъ чрезъ банку николаевского фарватера до урочища Спасска, гдѣ посредствомъ стрѣлъ поставлены на него мачты, и по изготовленіи фрегатъ отправленъ къ Очакову (**).

По прорытіи землечерпательною машиною каналовъ, Николаевского и Очаковского, по нимъ съ неполнымъ грузомъ и оснасткою начали проводиться линѣйныя суда. Первымъ безъ камелей (1825 года) прошелъ 80 пушечный корабль «Пантелеймонъ», построенный въ Николаевѣ. Когда же каналы были достаточно углублены (до 23 футовъ), то проводка тѣхъ судовъ началась вполнѣ вооруженными, кромѣ артиллеріи, которая ставилась на нихъ въ Севастополѣ. Проводка означенныхъ судовъ продолжалась болѣе тридцати лѣтъ; каждая такая проводка линѣйнаго судна безъ камелей, по сдѣланному (въ 1826 г.) исчисленію, приносила казнѣ пользы 300 000 рублей ассигнац., а какъ таковыхъ судовъ приведено было не менѣе тридцати, то эту прибыль казнѣ можно считать въ *десять* милліоновъ руб. ассигнаціями.

Сказавши о проводкѣ линѣйныхъ судовъ безъ камелей, мы не можемъ не вспомнить резолюціи князя Потемкина, положенной на докладѣ Фалѣева, относительно заложенія николаевского адмиралтейства и верфи и затруднительной проводки большого ранга судовъ, чрезъ мелководный николаевскій фарватеръ: «*Потомство найдетъ средство уничтожить это препятствіе*». Резолюція хотя и говоритъ въ пользу мелководнаго николаевского фарватера, но это препятствіе продолжалось долгое время, а именно до вступленія адмирала Грейга въ управленіе черноморскимъ флотомъ.

По начертанію и исполненію Грейга, фрегаты и корабли начали безъ затрудненія проходить безъ камелей, не только отмель николаевского фарватера, но и отмель лимана, посредствомъ прорѣзанныхъ каналовъ до Очакова; и это заслуга, принесящая огромную пользу казнѣ и черноморскому флоту.

(*) См. Мор. Сб. 1861 г. № 12.

(**) Командиромъ фрегата былъ капитанъ 2-го ранга Фадѣй Фадѣевичъ Беллинтаузенъ, впоследствии адмиралъ. Фрегатъ «Флора» отлично ходилъ и въ то время не имѣлъ себѣ соперника въ черноморскомъ флотѣ.

За успѣхомъ работъ по этому дѣлу Грейгъ слѣдилъ самъ; для сохраненія глубины николаевскаго фарватера отъ наноса песку при сѣверныхъ вѣтрахъ, онъ предлагалъ затапливать флашкоуты, баржи и другія мелкія суда, пришедшія въ негодность. Для этого при немъ и затопили камели. Но предположенію этому исполнить почему-то не суждено было исполниться; къ тому же и самая очистка каналовъ приостановлена; между тѣмъ, они годъ отъ году заносятся и мелѣются.

Достойнымъ сотрудникомъ адмирала по прорытію и очисткѣ каналовъ, былъ командиръ землечерпательной машины (*). Ему въ то время, да и послѣ, кромѣ углубленія каналовъ прочисткою, поручалась еще и самая проводка линійныхъ судовъ. Этому труженнику и мастеру своего дѣла, суждено было начать проводку и кончить ее кораблями «Синонь» и «Цесаревичъ».

Къ полезнымъ нововведеніямъ того времени принадлежали и *бриделя*, на которыя въ Севастополѣ ставили разрушенные фрегаты и корабли. Бридельныя цѣпи расположены были въ южной бухтѣ; къ нимъ цѣпными концами съ вертлюгами прикрѣплялись суда, которыя свободно обращались при вѣтрахъ, какъ бы на *якоряхъ*, и такимъ образомъ не подвергались преждевременному разрушенію, какому подвергаются суда, опшвартовленные къ берегу; къ тому жъ и канаты предохранялись отъ порчи. Тогда, одинъ только мелкія суда имѣли цѣпные канаты, выписываемые изъ заграницы, а прочія снабжались пеньковыми.

Помнится намъ, что выписку изъ заграницы цѣпей, механическихъ машинъ, инструментовъ (для мастерскихъ), красокъ и проч., тогда нѣкоторые господа называли растратою денегъ. Но это несправедливо.... Адмиралъ Грейгъ ничего безъ цѣли изъ заграницы не выписывалъ, а если это и было, то въ томъ конечно настояла необходимая надобность, въ чемъ и нынѣ могутъ удостовѣриться. Такая выписка вещей не прекращалась, и вѣроятно не прекратится до тѣхъ поръ, пока мы сами не будемъ изобрѣтателями тѣхъ предметовъ, въ которыхъ постоянно нуждаемся. Во времена Грейга всѣ вообще предметы выписывались лучшей доброты, отдѣлки и прочности, отвѣчали своему назначенію и стоили казнѣ (какъ мы тогда слышали) дешевле нашего. Выписывая изъ заграницы вещи, Грейгъ имѣлъ въ виду и то, чтобы онѣ служили образчиками; онъ приглашалъ и иностранныхъ художниковъ, но эта мѣра продолжалась не долго, а именно до возвращенія офицеровъ, посланныхъ за границу для изученія разныхъ художествъ.

(*) Иванъ Васильевичъ Григоренко (нынѣ въ отставкѣ корпуса штурмановъ полковникъ).

Забываясь объ образованіи благороднаго юношества, адмиралъ Грейгъ обратилъ вниманіе и на юнговъ. Для обученія ихъ посланъ былъ въ Кіевъ офицеръ (*) съ двумя помощниками, — изучить методу *Ланкастера*. По этой методѣ преподавалось много лѣтъ. Изъ этого заведенія поступило на дѣйствительную службу по черноморскому вѣдомству не мало людей способныхъ (**).

Грейгъ обратилъ вниманіе и на пищу и матеріальную часть больныхъ. По его указанію перестроены были госпитальныя зданія и церкви, принадлежащія госпиталямъ; а при николаевскомъ госпиталѣ разведенъ былъ садъ (***). Посѣщая лично госпитали, Грейгъ поручалъ и довѣреннымъ лицамъ наблюдать за порядкомъ въ нихъ, чистотою и продовольствіемъ (†).

Адмиралъ Грейгъ обратилъ вниманіе и на рекрутъ. Зная имъ свойственную болѣзнь — *тоску по родинѣ*, онъ запретилъ съ ними обращаться строго и употреблять ихъ въ тяжелыя работы; и это продолжалось до шести мѣсяцевъ; поступающихъ же послѣ этого на суда флота не тотчасъ же заставляли отдавать и крѣпить паруса, а только по мѣрѣ привычки ихъ къ судовымъ работамъ. Въ тихую погоду посылали ихъ на марсъ, потомъ черезъ салингъ, а болѣе смѣлымъ и цѣпкимъ дозволялось спускаться по фордунамъ, бакштагамъ и даже штагамъ. Послѣ всей этой выдержки употребляли ихъ въ настоящія судовыя работы. Изъ этихъ то подготовленныхъ новичковъ выходили наши проворные, смѣлые и ловкіе матросы. Рекруты обыкновенно расписывались по способности, сложению, знанію ремесла и здоровью. Изъ нихъ первые поступали въ морскую артиллерію, ремесленные въ рабочіе экипажи, а прочіе въ матросы. Лучшими и нравственными матросами признавались тѣ, которые поступали изъ великороссійскихъ губерній.

Адмиралъ Грейгъ обратилъ вниманіе и на недостаточное содержаніе офицеровъ. По его ходатайству, командирамъ положены были столовыя, а офицерамъ безъ исключенія увеличены квартирные деньги.

(*) Аполлонъ Васильевичъ Харламовъ (умершій коллежскій совѣтникъ)

(**) Относительно наказаній, мы можемъ еще передать, что за ученіе въ особенности, Грейгъ строго запретилъ наказывать тѣлесно, не только юнговъ, но и нижнихъ чиновъ на судахъ флота и въ портахъ.

(***) Морскіе госпитали расположены въ портахъ: Севастополь и Николаевъ. Къ познаніямъ Грейга принадлежала и медицина, которую онъ вполнѣ понималъ.

(†) Въ Николаевѣ поручалось Григорію Ивановичу Рогови (нынѣ вице-адмиралъ и комендантъ города Николаева) и Александрѣ Дмитріевичу Кузнецову (въ отставкѣ контръ-адмиралъ). Имъ поручалось наблюдать также въ казармахъ и въ учебныхъ заведеніяхъ за пищею, чистотою и порядкомъ; въ Севастополь же за опитаемъ поручалось смотрѣть экипажнымъ командирамъ.

Ко времени Грейга относятся и усовершенствованіе морскихъ экипажей по фронтовой службѣ (*). Онъ не мало трудился надъ этимъ, и въ войну съ Турціей, матросы употреблялись въ вылазкахъ и десантѣ отдѣльно (**) или же соединенно съ сухопутными войсками.

Въ дополненіе воспоминаній, передадимъ еще, что въ управленіе адмирала Грейга построены были: домъ благороднаго собранія; зданіе, гдѣ нынѣ помѣщается архивъ и присутственные мѣста. Въ адмиралтействѣ построены каменные: кузница на 20 горнъ и мастерскія—парусная съ мачтовымъ сараемъ и шляпочная. Прибавлены элинги на рѣкѣ Ингулѣ, съ котораго спущены корабли «Память Евстафія» и «Варшава» и еще два на рѣкѣ Бугѣ, гдѣ съ подряда строились корабли «Анапа» и «Императрица Екатерина», фрегаты «Варна» и «Бургась», а впослѣдствіи и другія суда. Удлинены были два крана, одинъ въ главномъ адмиралтействѣ, для подъема на линійныя и другія суда мачтъ, а другой въ гавани—для подъема на суда тяжестей. Построенъ острожный замокъ, установлены башенные часы, введенъ полуденный пушечный выстрѣлъ, на домѣ главнаго командира надстроена домашняя обсерваторія, а въ Спаскѣ построено было небольшое зданіе, для наблюденія отклоненія магнитной стрѣлки. Грейгъ ввелъ на судахъ флота опредѣленіе *deviation*. Въ Севастополѣ построены были двухэтажныя казармы, и учреждена тамъ верфь, съ которой спущены были: шлюпъ «Діана», фрегатъ «Рафаилъ», корветъ «Сизополь», бригантины: «Елисавета» и «Нарцисъ», шкуны «Севастополь» и «Смѣлая», тендеръ «Жаворонокъ» и другія суда.

Къ прозкамъ адмирала Грейга принадлежали: построенные впослѣдствіи въ Николаевѣ: канатный и литейные заводы, экипажескіе магазны; обнесеніе каменными стѣнами адмиралтейства, по одну и другую сторону рѣки Ингула, и покрытіе элинговъ крышами; а въ Севастополѣ: построеніе новаго адмиралтейства и оборонительная линія. Одни предположенія его осуществились, другія же остались неисполненными.

Теперь рассмотримъ, что сдѣлалъ Грейгъ собственно для пользы города и гражданъ. По его ходатайству, дарована городу сумма, *«на раздачу въ ссуду жителямъ для устройства заведеній, служащихъ къ украшенію города и облегченію жителей въ повинностяхъ»*.

(*) Матросамъ были розданы ружья въ 1816 году, а это случилось вслѣдствіе уничтоженія морскихъ солдатъ на флотѣ.

(**) При истребленіи форта Инады (въ 1828 году) съ прибывшаго отряда, состоявшаго изъ фрегатокъ: «Поспѣшнаго» и «Рафаила», шлюпа «Діаны», бригантины «Елисаветы» и тендера «Соловья», высажено было десанта до 400 матросовъ.

Эта сумма поступила въ городской комитетъ, изъ бывшей черноморской казначейской экспедиціи и изъ Государственного Заемнаго банка. Изъ первой въ 1821 году — 71 053 руб., а изъ второго въ 1822 году—197 757 руб., всего 268 810 руб. ассигнац. Изъ этой суммы, съ утвержденія главнаго командира, за поручительствомъ, выдавались ссуды жителямъ города, взимая въ пользу основнаго капитала 6 и 4 процента на улучшеніе города и поддержку бѣдныхъ жителей, что продолжалось и послѣ Грейга. Эта сумма, при всѣхъ пособіяхъ впослѣдствіи, возрасла до значительной цифры (*). Кромѣ этой суммы, Грейгъ находилъ и другія денежныя средства, которыя, безъ ущерба казнѣ, служили пособіемъ нуждающимся чиновникамъ и ихъ осиротѣвшимъ семействамъ.

Кромѣ выше приведеннаго, адмиралъ Грейгъ учредилъ въ городѣ для мальчиковъ бѣднаго состоянія школу, которая впослѣдствіи обращена была въ приходское училище; учредилъ для бѣдныхъ больныхъ и неимущихъ богадѣльню и больницу. При немъ построенъ домикъ при рѣкѣ Ингулѣ, для спасенія утопавшихъ; въ улицахъ города построены каменные сторожевыя будки, а въ молдаванскомъ казенномъ домѣ помѣщенъ былъ кабинетъ для физическихъ опытовъ; построена для купеческихъ судовъ на рѣкѣ Бугѣ пристань, и приглашены были вольныя аптеки.

Если городъ Николаевъ отличается отъ прочихъ городовъ, вознившихъ въ южномъ краѣ, своею планировкою широкихъ улицъ и большими площадями, то этимъ онъ обязанъ замѣчательному Фалѣеву и архитектору (**), которые въ началѣ наблюдали за всѣми возводимыми постройками въ городѣ; Грейгу это было извѣстно, и онъ впослѣдствіи возложилъ постройку зданій на архитектора и полицію (***) и самъ слѣдилъ за тѣмъ.

(*) Городъ отъ пособія комитета значительно распространился частными домами и украсился общественными зданіями.

(**) Архитекторомъ былъ тогда Антонъ Ивановичъ Веконтъ, родомъ французъ; онъ продолжалъ службу и при адмиралѣ Грейгѣ; былъ извѣстенъ ему и гражданамъ какъ умный и безкорыстный членъ общества. Онъ вначалѣ планировалъ городъ и адмиралтейство, построилъ верфь и присутственные мѣста, соборную церковь, домъ главнаго командира и молдаванскій, полицію и въ Спасскѣ дворецъ и арку, чрезъ которую и по нынѣ безопасно ѣздить; да и другія зданія, дѣлающія честь его заслугамъ. Онъ умеръ въ глубокой старости.

(***) Полциіймейстеромъ тогда былъ умный, способный, дѣятельный и всѣмъ уважаемый, Павелъ Ивановичъ Федоровъ, впослѣдствіи генералъ отъ инфантеріи, военный губернаторъ Бессарабіи и исправляющій должность генералъ-губернатора Новороссійскаго края. Надобно сознаться, что въ его время полиція отличалась самою неукоризненною исправностію, а городъ содержался въ порядкѣ и чистотѣ. Мошеники его трепетали, а главное, свѣтныя и прочіе припасы продавались въ своемъ видѣ и по умѣреннымъ цѣнамъ.

Вначалѣ построенія города, мясныя лавки вмѣстѣ съ скотобойнями, и рынокъ съ съѣстными припасами помѣщены были въ самой низкой и грязной части города. При дождяхъ эта мѣстность, превращаясь въ болото, разумѣется не была доступна для многихъ жителей города; заботливостію Грейга это заведеніе перенесено было на возвышенное мѣсто—базарную площадь, гдѣ по его указанію построены каменныя лавки. Туда же переведенъ былъ и рынокъ, а скотобойни удалены на берегъ рѣки Буга. Впослѣдствіи, и для жителей Военной слободки, по желанію Грейга, заведенъ былъ особый рынокъ, на которомъ нынѣ продается все то же, что и на базарной площади города.

До адмпрала Грейга, восточная часть города ограждалась, на пространствѣ болѣе двухъ верстъ, деревянными рогатками. Черезъ эту слабую преграду пробирались бродяги, граблн и обирадывали жителей почти безнаказанно; да и казенное имущество не разъ доставалось имъ на этой заставѣ. Скопище безпаспортныхъ до того было велико, что повальными обысками ихъ захватывали сотнями. Предохраняя собственность жителей и казенный интересъ отъ воровства, Грейгъ, съ согласія головы (*) и гражданъ, утвердилъ, на пространствѣ рогатокъ, провести каменную стѣну; слѣдовательно замѣчанія нѣкоторыхъ, что стѣна безъ цѣли выстроена, несправедливы.

Скажемъ теперь еще о нѣкоторыхъ военныхъ судахъ, заслуживающихъ вниманія. Послѣдній, выстроенный при адмиралѣ Грейгѣ, корабль былъ трехдечный — «Варшава»; онъ построенъ по чертежу 120 пушек. англійскаго корабля *Нептунъ* (**), но не имѣлъ его недостатковъ, надъ устраненіемъ которыхъ Грейгъ самъ трудился. Онъ далъ «Варшавѣ» параболическую подводную часть и большее водонмѣщеніе, отчего корабль отлично ходилъ, былъ остойчивъ при самыхъ неблагопріятныхъ на морѣ погодахъ, и могъ носить сильную артиллерію. Этотъ *образцовый* корабль, общимъ мнѣніемъ черноморцевъ, признавался верховъ познанія Грейга въ корабельной архитектурѣ. До корабля «Варшава» хотя и строились съ такою подводною частію въ черноморскомъ флотѣ военныя суда, но они были не тѣхъ размѣровъ. Трехдечныхъ же кораблей въ то время

(*) Градскимъ головою въ то время былъ даровитый купецъ Егоръ Григорьевичъ Кустовъ. По общему мнѣнію гражданъ, онъ отличался честностію и безкорыстіемъ. Грейгъ его уважалъ и совѣтовался съ нимъ по устройству города. За шестилѣтнее примѣрное исполненіе обязанности, по ходатайству Грейга, онъ награжденъ былъ золотою медалью на анненской лентѣ. Отъ него то мы слышали о причинѣ построенія стѣны и другихъ учрежденій города.

(**) Англійскіе корабли *Нептунъ* и *Каледонія* были до крайности важны.

съ подобными обводами ни у насъ, ни въ другихъ флотахъ не существовало. Адмиралу Грейгу не пришлось испытать корабль «Варшаву» на морѣ, потому что онъ спущенъ былъ не въ его уже командованіе флотомъ (*). Къ красиво построеннымъ линейнымъ судамъ принадлежали двухдечные корабли «Адріанополь» и «Императрица Екатерина II». Корабли эти были безъ юта, хорошо ходили и сохраняли это качество до конца своей службы, что удерживали немногія суда.

Достигая остойчивости въ военныхъ судахъ, адмиралъ Грейгъ внимательно слѣдилъ за ихъ рангоутомъ и парусностію; извѣстно, что недостаточная парусность при зыби влечетъ за собою самую стремительную качку, вредную для оснастки, рангоута и корпуса судна.

Для примѣра не излишне вспомнить былое, а именно бурю, памятную черноморцамъ: 4 октября 1828 года корабль «Императрица Марія», возвращаясь изъ Варны въ Одессу съ Императоромъ Николаемъ I-мъ, на высотѣ дунайскаго берега встрѣтилъ отъ НО шквалъ, который въслѣдствіи обратился въ штормъ (по словамъ очевидца и опытнаго моряка); корабль сильно качало, и не обошлось безъ поврежденій въ рангоутѣ, парусахъ и проч., и больше отъ того, что корабль не имѣлъ соразмѣрныхъ парусовъ (**).

Корабль «Пантелеймонъ» отплылъ изъ Варны въ Одессу съ дипломатическимъ корпусомъ и былъ захваченъ тою же бурей въ морѣ; его раскачало до того, что онъ сильно потекъ, и это произошло въслѣдствіе того же недостатка парусности. Фрегатъ «Штандартъ» находился въ крейсерствѣ и встрѣтилъ эту же бурю на высотѣ Константинопольскаго пролива, но, имѣя зарифленныя марсели, фокъ и гротъ, удержалъ свое мѣсто. Шлюпъ «Діана», не имѣя хорошихъ морскихъ качествъ, въ продолженіе 15 часовъ этой бури лежалъ въ дрейфѣ подъ однимъ апселемъ. Его накренило до того, что онъ черпнулъ бортомъ, отъ чего выломило подвѣтренныя шкафутныя сѣтки, и часть палубы была въ водѣ. Транспортный бригъ «Александръ» въ ту бурю держался подъ стакселями; сильною качкою сломило у него топъ гротъ-мачты и паденіемъ гротъ-стеньги перервало такелажъ и повредило палубу и бортъ. А пароходъ «Метеоръ», построенный изъ сосноваго лѣса, едва въ эту бурю не

(*) Построенныя вновь военныя, транспортныя и даже гробныя суда, безъ исключенія, испытывались Грейгомъ. Къ роду испытанія принадлежалъ и наборъ транспорта «Примѣръ», проложенный солью, но онъ по отбѣздѣ Грейга разобранъ, и результатъ остался неизвѣстнымъ.

(**) Командиромъ былъ опытный морякъ: но въ распоряженіе его имѣли волю вѣшаться другія, постороннія лица.

переломило на двое (*). Въ это время вначалѣ дулъ восточный вѣтеръ, который, постепенно усиливаясь, развелъ большое волненіе; потомъ нашелъ отъ НО шквалъ и превратился въ штормъ. Но эта буря не была продолжительна и не походила на тѣ, какія иногда свирѣпствуютъ на Черномъ морѣ въ глубокую осень и зимою, и продолжаются до апрѣля мѣсяца.

Далѣе расскажем еще случай: адмиралъ Грейгъ, съ начальникомъ штаба (**), на яхтѣ «Рѣзвой» осматривали черноморскіе порты; не доходя редутъ Кале, ихъ встрѣтилъ съ моря противный SW, довольно свѣжій; къ ночи вѣтеръ до того свѣпчалъ, что яхту вогналъ въ зарифленные марсели съ прибавкою фока и грота. Лавируя, замѣчали, что яхту прижимало къ берегу. Въ этомъ случаѣ Грейгъ самъ командовалъ, и въ моментъ, имъ рассчитанный, отдавались и брались у марселей по два рифа и ставились брамселы; и это продолжалось до тѣхъ поръ, покуда не отдалились на довольно-ное разстояніе отъ берега. Конечно, адмиралъ Грейгъ, какъ опытный морякъ, зналъ свое созданье—яхту «Рѣзвую», и не усомнился въ ея хорошихъ морскихъ качествахъ (**).

Приведемъ еще случай, не лишенный интереса: адмиралъ Грейгъ на яхтѣ «Утѣха», возвращаясь отъ эскадры въ Николаевъ, прошелъ Малую Корениху (деревушку на рѣкѣ Бугѣ) и въ узкости встрѣтилъ противный SW, довольно свѣжій; онъ приказалъ лавировать, но яхта при порывистомъ вѣтрѣ мало подавалась впередъ. Не желая оставаться на якорѣ, адмиралъ сталъ самъ на руль, передавалъ команду къ повороту, и яхта черезъ два часа стояла на якорѣ у Спасска. Грейгъ на флагманскихъ корабляхъ въ эскадрѣ и на другихъ судахъ, гдѣ требовалось опытное его практическое указаніе въ управленіи судами, нерѣдко это дѣлалъ.

Движеніе и дѣйствія Черноморскаго флота въ войну съ Турціей (1828 и 1829 г.) довольно подробно и точно описаны сослуживцемъ адмирала Грейга, бывшимъ тогда начальникомъ штаба на флотѣ,

(*) Черное море, по времени года, бываетъ до того бурно, что морякъ на его пространствѣ встрѣчаетъ въ одно и то же время два противоположные вѣтра, дующіе съ одинаковою силою. Частое и высокое волненіе, раскачивая суда, производитъ въ нихъ преждевременное расслабленіе и уменьшаетъ срокъ ихъ службы.

(**) Михаилъ Петровичъ Лазаревъ, впоследствии адмиралъ и главный командиръ черноморскаго флота.

(***) Предъ этимъ происшествіемъ, Лазаревъ предлагалъ Грейгу увеличить рангоутъ яхты, но онъ отклонилъ это; впоследствии Лазаревъ былъ съ этимъ согласенъ. Адмиралъ Грейгъ не считалъ мореходными судами тѣ, которыя при известной силѣ вѣтра не несутъ фока и грота, а прибѣгаютъ къ триселямъ. Онъ не терпѣлъ безобразія, представляемаго зарифленными фокомъ и гротомъ.

Василіемъ Ивановичемъ Мелиховымъ, нынѣ адмираломъ и членомъ Государственнаго Совѣта; намъ же остается пройти тѣ событія, въ которыхъ участвовали черноморцы подъ главнымъ начальствомъ Грейга, однимъ лишь краткимъ воспоминаніемъ: такъ мы помнимъ взятіе съ боя двухъ сильныхъ крѣпостей—Анапы и Варны и покореніе укрѣпленій: Кюстенжи, Мангалии, Коварны, Месемврии (здѣсь взять на стапелѣ корветъ, названный «Ольгою», который впослѣдствіи служилъ въ составѣ флота). Далѣе покореніе Василико, Агатополя, Аххіоло, Сизополя, Бургаса, Инады и Мидіи. Помнимъ взятіе непріятельскихъ судовъ съ гарнизономъ, шедшихъ на подкрѣпленіе крѣпости Анапы, и потомъ вырѣзку судовъ изъ подъ крѣпостей Анапы и Варны. Помнимъ сожженіе на стапеляхъ въ Пендараклинъ корабля и въ мѣстечкѣ Акчесарѣ корвета; взятіе и истребленіе многихъ непріятельскихъ купеческихъ судовъ на европейскомъ и азиатскомъ берегахъ Чернаго моря. Кому не памятенъ славный бой и отраженіе брига «Меркурій» отъ двухъ кораблей: одного 110, а другаго 74 пушечныхъ, въ виду непріятельскаго флота. Къ сожалѣнію, нельзя сказать того о фрегатѣ «Рафаилъ», взятію котораго способствовали потерявшійся командиръ и сослуживцы, окруженные непріятельскимъ флотомъ. Бомбардирскія суда, канонерскія лодки и іолы не мало содѣйствовали взятію укрѣпленій въ прибрежяхъ моря и по рѣкѣ Дунаю.

Послѣ взятія крѣпости Анапы, адмиралъ Грейгъ со флотомъ перешелъ къ Варнѣ, удерживался и громилъ ее съ кораблей до сдачи, постоянно посылая крейсеровъ къ Константинопольскому проливу и анатольскому берегу; потомъ перешелъ на сизопольскій рейдъ со флотомъ и прикрывалъ занятія сухопутными войсками укрѣпленія. Не смотря на это, флотъ нашъ, для поиска непріятеля, снимался и выходилъ въ море до четырехъ разъ, но не могъ достигнуть и отрѣзать его отъ берега, или выманить изъ пролива, хотя и употребилъ въ дѣло возможное на морѣ тактическое искусство. Не предвидя открытаго сраженія въ морѣ, Грейгъ рѣшился сжечь непріятельскій флотъ въ проливѣ брандерами, но и этому предпріятію, по причинѣ скорого заключенія мира, не суждено было исполниться.

Непріятельскій флотъ дѣйствительно выходилъ въ море; но онъ не всегда отдѣлялся отъ берега, боясь быть отрѣзаннымъ отъ пролива; а если и отдѣлялся, то рассчитывалъ не встрѣчаться съ нашимъ флотомъ; и это, по стеченію обстоятельствъ и погодѣ, ему какъ то удавалось. Къ тому же былъ предувѣдомляемъ днемъ и ночью сигналами, разставленными на высотахъ по берегу до пролива.

Надобно сознаться, что черноморцамъ, во что бы то ни стало,

очень хотѣлось сразиться съ непріятелемъ и истребить его флотъ, да и все было, какъ казалось, на сторонѣ нашей: стремленіе и храбрость отъ матроса до генерала и вѣра въ любимаго начальника—ручались за успѣхъ дѣла. Но по вышесказаннымъ обстоятельствамъ намъ приходилось неминуемо сразиться у пролива, а не у другаго мѣста; къ сожалѣнію, эта битва не представляла тѣхъ выгодъ, къ которымъ такъ усердно рвались черноморцы: могло случиться, что суда наши, обитыя въ рангоутѣ и парусахъ и поврежденныя въ корпусѣ, не имѣя возможности рассчитывать на постороннюю помощь, были бы внесены въ проливъ теченіемъ, постоянно тамъ сдѣдующимъ изъ Чернаго моря. Буксирныхъ же пароходовъ въ то время мы, конечно, еще не имѣли, и отвѣтственность пала бы на адмирала Грейга, какъ начальника и распорядителя военными дѣйствіями на морѣ. Крейсера, можетъ статься и доносили въ свое время о выходѣ непріятельскаго флота въ море, но флотъ нашъ не былъ готовымъ сняться, потому что люди съ него, поддерживая сообщеніе съ занятыми мѣстами, не всегда были въ сборѣ; да и укрѣпленія, занятые сухопутными войсками, не могли оставаться безъ прикрытія отъ непріятеля, готоваго вторгнуться и овладѣть ими. Но, несмотря на это, флотъ нашъ, какъ мы сказали выше, снимался и преслѣдовалъ непріятеля.

Можетъ быть, и теперь нѣкоторые полагаютъ, что турецкій флотъ могъ бы быть разбитъ и истребленъ; но большинство съ этимъ несогласно; если прежде и думали такъ, то вѣроятно потому, что обстоятельства и ходъ войны не всѣмъ тогда были извѣстны. Если нашему флоту и не пришлось сразиться съ непріятельскимъ, то все же онъ принесъ немалую пользу въ отношеніи сбереженія сухопутныхъ войскъ и охраненія занятыхъ ими укрѣпленій; онъ перевозилъ войска всѣхъ оружій, ихъ снаряды, тяжести, больныхъ и продовольствіе, и наконецъ снабжалъ сухопутныя войска отъ себя всѣмъ тѣмъ, въ чемъ они нуждались. Словомъ, содѣйствіемъ флота успѣхъ войны не мало обусловливался, да и самыя издержки на армію отъ этого сократились. По заключеніи міра, военные и транспортныя суда опять обращены были къ перевозкѣ войскъ и всего, о чемъ сказали выше, и это назначеніе было исполнено какъ нельзя лучше.

Если вѣсплѣдствіи и видѣли флотъ съ износившимися парусами, такелажемъ и поврежденными корпусами, то надобно вспомнить, что военные суда, кромѣ перевозки войскъ, ставились еще подъ непріятельскіе выстрѣлы крѣпостей, посылались въ крейсерство и блокады и употреблялись въ другія непредвидимыя плаванія; почти въ продолженіе трехъ годичнаго времени, они не имѣли случая останавли-

ваться надолго въ портахъ и тамъ исправляться. Не говоримъ уже здѣсь о трудахъ и подвигахъ морскихъ чиновъ, прославившихъ себя въ продолженіе войны.

Адмиралъ Грейгъ, участвуя въ войнѣ, служилъ примѣромъ для подчиненныхъ. Дабы единодушнѣе дѣйствовать въ войнѣ, онъ всѣми мѣрами заботился поселить въ сухопутныхъ войскахъ довѣріе къ флоту,—въ чемъ, конечно, и успѣлъ. Подобный примѣръ единодушнаго дѣйствія главнокомандующаго флотомъ и начальника сухопутныхъ войскъ повторился впоследствии у французовъ при взятіи Алжира,—и Алжиръ палъ безъ промедленія.

Скажемъ еще о дѣятельности покойнаго адмирала. Онъ образовалъ техниковъ и даже специалистовъ изъ среды черноморцевъ; онъ зналъ способности и заслуги многихъ и поощрялъ ихъ труды. Передавая что либо изъ задуманнаго, Грейгъ призывалъ то лицо, которому дѣлалъ порученіе или же отъ кого зависѣло исполненіе, выслушивалъ его мнѣніе съ свойственнымъ ему терпѣніемъ и кротостію, дѣлалъ замѣчанія, и согласивъ то и другое, приказывалъ поручаемое приводить въ исполненіе. Подчиненные знали его разнородныя познанія и опытность, старались и сами слѣдить за своимъ дѣломъ. Грейгъ былъ доступенъ, выслушивалъ каждаго и по возможности удовлетворялъ; чѣмъ, конечно, приобрѣлъ довѣріе, любовь и уваженіе сослуживцевъ и гражданъ.

Многими изъ черноморцевъ замѣчено, что настоящая сфера Грейга—было море. Чѣмъ болѣе усиливался вѣтръ и волновалось море, тѣмъ онъ становился спокойнѣе, хладнокровно и съ твердостію отдавалъ приказанія.

До какой степени Грейгъ пекся о сбереженіи людей на берегу и во время плаванія на судахъ, о томъ достаточно свидѣлствуютъ его приказы и наставленія, отдаваемые по черноморскому флоту и вѣдомству. Здѣсь скажемъ о тѣхъ, которые относились до флота, а именно, во время работъ, при спускѣ и подниманіи гребныхъ судовъ, во время бранія и отдаванія рифовъ, отдаванія и крѣпленія парусовъ, брасолки реевъ и прочаго,—приказы адмирала служили офицерамъ научнымъ указаніемъ сбереженія рангоута, такелажа, парусовъ и проч.

Заклучимъ воспоминанія наши прощальнымъ обѣдомъ, даннымъ въ домѣ благороднаго собранія адмиралу Грейгу при отъѣздѣ. Сюда стеклись сослуживцы всѣхъ сословій, граждане города и лица, пріѣхавшія съ нимъ проститься изъ дальнихъ мѣстъ. Это общество не походило на церемоніальный праздникъ, а скорѣе на семейный кругъ. Многое высказано было здѣсь. Откровенная признательность

всѣхъ и каждаго видимо его тронула. Но этимъ не кончилось. Его ожидала сцена не менѣ трогательная,—это стеченіе собравшагося народа, пришедшаго не по заказу, проститься съ дорогимъ отцомъ-начальникомъ. Одни цѣловали его руки, другіе платье, подводили дѣтей, и на глазахъ многихъ мы видѣли слезы, конечно непритворныя, а вызванныя признательностію за его благодѣянія.

Прошло не мало лѣтъ, а добрая о немъ память въ сослуживцахъ и гражданахъ живетъ и по нынѣ и, конечно, продлится до позднѣйшаго потомства. Отцы передали уже своимъ дѣтямъ о незабвенныхъ дѣлахъ ихъ благодѣтеля начальника.

Н. Сайнъ.

ЕЩЕ ОТВѢТЪ Г. УЛЬСКОМУ.

Получивъ январскую книжку Мор. Сбор., во время кампаніи въ крейсерствѣ у кавказскихъ береговъ, куда журналы и даже письма достигаютъ весьма медленно, я прочелъ «Возраженіе» г. Ульскаго, на которое, къ сожалѣнію, не могъ тотчасъ отвѣчать, потому что не имѣлъ для справокъ журналовъ своихъ наблюденій и книжекъ Морскаго Сборника, гдѣ помѣщены прежнія статьи о магнитныхъ наблюденіяхъ.

Возраженіе г. Ульскаго (по объясненію самого автора) написано съ цѣлью разъяснить нѣкоторые недоразумѣнія, въ которыхъ будто бы я впалъ при разборѣ его «замѣчаній», (*) и съ намѣреніемъ *убѣдить меня въ неосновательности того самоувереннаго тона, которымъ пропитана моя рецензія.* Неужели эта послѣдняя фраза выражаетъ серьезное намѣреніе автора?... Впрочемъ, разсматривая его возраженіе, я постараюсь избавить читателей отъ скучнаго словопренія, имѣющаго только личный интересъ для меня и моего оппонента.

Оставлю даже безъ отвѣта заключеніе г. Ульскаго, который имѣлъ достаточно основанія предполагать, что теодол. Ленца (?), а следовательно и всѣ остальные инструменты этого рода (!) ставятся мною ниже деклинатора Джонса.

Перейду прямо къ главному. Въ рецензін (***) своей г. Ульскій говоритъ: въ теодолитѣ Ленца «погрѣшность отъ неперпендикулярности плоскости зеркала къ магнитной оси стрѣлки, исключается пе-

(*) Мор. Сбор. 1861 г. № 5.

(**) Мор. Сбор. 1861 № 5.

положеніемъ зеркала со стрѣлкою на 180° . *Взвѣтъ этой погрѣшности въ деклинаторъ Джонса дѣйствуютъ ошибки отъ несовпаденій оптическихъ осей трубы теодолита и магнитной стрѣлки. Освободиться отъ вліянія этихъ недостатковъ приемами самихъ наблюдений почти нѣтъ возможности*. Г. Ульскій находитъ будто я не понялъ его мысли, выраженной словами: *дѣйствуютъ ошибки отъ несовпаденія оптическихъ осей трубы теодолита и магнитной стрѣлки*.—Что же тутъ непонятнаго? Ошибки дѣйствуютъ отъ несовмѣщенія оптическихъ осей, слѣдовательно это несовмѣщеніе есть причина ошибокъ въ деклинаторѣ Джонса.—Есть ли какая нибудь возможность догадаться, что авторъ этихъ строкъ понималъ устройство коллиматора Джонса? А между тѣмъ г. Ульскій возражаетъ, что онъ потому то и написалъ ихъ, что совершенно понималъ эту часть инструмента (*); только, по его мнѣнію, слѣдовало сначала вообразить, что *середина шкалы не будетъ въ фокусъ выпуклаго стекла магнита*. Разбирая мысль рецензента, я считалъ себя вправѣ добавлять изображеніемъ (т. е. описать) смыслъ рецензіи, для того, чтобы сдѣлать ее похожею на истину. Онъ говоритъ, что въ предметахъ серьезнаго содержанія, прежде чѣмъ опровергать какое нибудь положеніе, должно выискнуть въ тѣ основанія, на которыхъ оно можетъ быть выведено. Весьма справедливо, но какъ ни выкапайте въ вышеприведенное положеніе, даже принявъ въ соображеніе, что рецензентъ никогда не видѣлъ критикуемаго деклинатора, невозможно догадаться, чтобы онъ имѣлъ основаніемъ такое загадочное несовершенство инструмента, при которомъ нельзя наблюдать, потому что шкала не будетъ видна (а при незначительныхъ отступленіяхъ отъ правильности въ устройствѣ, есть также возможность обнаружить ихъ и исправить).

По моему мнѣнію, въ предметахъ серьезнаго содержанія, прежде всего слѣдуетъ выражаться понятно.

Кромѣ несовмѣщенія средины шкалы съ фокусомъ выпуклаго стекла, говоря о теоретическихъ недостаткахъ деклинатора Джонса, рецензентъ *подразумѣвалъ* еще вліяніе сферической аберраціи стекла на крайніе, выходящіе изъ него лучи, что, по его мнѣнію, будетъ имѣть значеніе при небольшой длинѣ стрѣлки, въ которой стекло для *удобствъ наблюдений* (отдѣльно стоящимъ теодолитомъ) не можетъ быть до надлежащей степени уменьшено діафрагмами. Мнѣ кажется подобное сужденіе можно основывать исключительно на практикѣ, т. е. для этого нужно *видѣть и испытать* инструментъ. Да и что значить: для *удобствъ наблюденья* стекло не можетъ быть до надлежащей степени уменьшено діафрагмами? Развѣ удобно полу-

(*) Мор. Сбор. 1862 № 1.

чать ошибочные результаты? Г. Ульскій, вѣроятно, хотѣлъ этимъ сказать, что *легче* навести трубу на шкало черезъ большое отверстие. На какомъ же основаніи *не можетъ быть* уменьшено это отверстие? Какъ будто художникъ только и заботился о томъ, чтобы легче было глядѣть въ его инструментъ. Отчего же не допустить, что и онъ имѣлъ въ виду сферическую aberrацию. Притомъ, ежели бы художникъ сдѣлалъ инструментъ дурно, то его можно попросить, чтобы онъ его передѣлалъ. Я нахожу отношеніе фокусной длины стекла къ его діаметру совершенно достаточнымъ, потому что самыя крайнія линіи дѣленій шкала изображаются *прямыми, параллельными* между собою. Я не знаю, впрочемъ, можетъ быть, г. Ульскій подразумѣвалъ какую нибудь уважительную причину, на основаніи которой полагается стрѣлку недостаточной длины. Не думаю, чтобы мои указанія на короткость стрѣлки, какъ на недостатокъ инструмента, подали поводъ къ такимъ заключеніямъ, потому что, разсуждая объ этомъ, я имѣлъ въ виду не *оптический*, а *магнитный* (*) недостатокъ коллиматора.

Наконецъ, чтобы убѣдить окончательно читателей, въ существованіи этихъ причинъ (**) несправимыхъ недостатковъ въ деклинаторѣ Джонса, г. Ульскій ссылается на меня самого; по его мнѣнію, я самъ *практически* рѣшаю этотъ вопросъ словами: *отъ несогласія оптическихъ осей трубы теодолита и коллиматора зависитъ только большая или меньшая степень ясности точки F* (средняя шкала). Это заключеніе (вовсе не практическое, а теоретическое) основано на простомъ законѣ: *чѣмъ больше лучей отъ точки F упадетъ на объективъ, тѣмъ яснѣе будетъ изображеніе этой точки и на оборотъ*. Слѣдовательно, это нисколько не рѣшаетъ вопроса существованія предполагаемыхъ погрѣшностей. Практически же я могу доказать противное.

Въ 1861 году 16 іюня ст. ст. сдѣлано наблюденіе для опредѣленія величины одного дѣленія шкала коллиматора Джонса. Измѣрялись углы (теодолитомъ Эртеля) между крайними, видимыми линіями дѣленій этого шкала и потомъ дѣлились на число дѣленій, заключавшихся въ измѣренномъ углѣ.

Результаты:

Расстояние теодол. (***)		Величина одного
отъ деклинатора		дѣленія.
1)	2 фута	154'',75
2)	3 "	155

(*) Это ясно изъ статьи моей, Мор. Сб. 1861 г. № 8.

(**) Сфер. aber. и несовп. центра шкала съ фокусомъ выпуклаго стекла.

(***) Расстояние измѣрялось отъ объектива трубы теодолита до выпуклаго стекла магнита.

3)	4	>	152
4)	5	>	153
5)	5	>	154
6)	$\frac{1}{2}$	>	153,5,
Среднее			153,708.

Теодолитъ раздѣленъ черезъ 10'', а число дѣленій, заключающихся въ измѣренномъ углѣ, не превышало 15.

Если бы предположеніе рецензента имѣло мѣсто, какая была бы разница между 4 и 6 наблюденіями!

Какъ неопровержимое доказательство своего пониманія коллиматора Джонса, г. Ульскій приводитъ то, что въ его замѣчаніи (*) упоминается объ уничтоженіи вліянія коллимации поворачиваніемъ стрѣлки на 180°. Я не вижу въ этомъ ничего такого, что бы могло доказать неосновательность или бездоказательность моего мнѣнія, выраженнаго въ «отвѣтъ» рецензенту (Мор. Сб. 1861 г. № 8). Во всякомъ подобномъ инструментѣ поступаютъ точно также. Г. Ульскій настойчиво утверждаетъ, что онъ понималъ устройство коллиматора, и я не вижу никакой надобности не вѣрить ему—даже на слово. Только кажется нѣсколько страннымъ, что онъ, при ясномъ пониманіи критикуемаго инструмента, дѣлалъ объ немъ рѣзкія заключенія, которыя не могли не набросить сомнѣнія на точность результатовъ въ произведенныхъ наблюденіяхъ.

Не понимаю, почему г. Ульскій называлъ деклинаторъ Джонса: снарядомъ первобытнаго вида? почему хорошіе отзывы о немъ объяснили довѣріемъ къ заграничнымъ фирмамъ, а употребленіе его въ Англіи—страстью къ рутинѣ?

Мичманъ Диковъ.

1862 года 8 мая
Сухумъ-Кале.

(*) Мор. Сб. 1861 г. № 5.

СОВРЕМЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ.

КОРРЕСПОНДЕНЦІЯ ИЗЪ ПОРТОВЪ.

Ростовъ на Донѣ, 1 іюля. Послѣ равноденствія, солнце сильно проглянуло къ намъ и при безоблачномъ небѣ пекло, какъ бы среди лѣта; ледяное покрывало нашей рѣки отказалось служить даже пѣшеходамъ, и 18 марта ледъ понесло. Въ продолженіе четырехъ дней рѣдко кто не любовался зрѣлищемъ плившаго льда по рѣкѣ, съ сидѣвшими на немъ воронами и водяными крысами, да съ камышемъ, который вода выхватила въ верховьяхъ Дона. Разумѣется, что въ это время на набережной все зашевелилось, каботажныя суда стали переходить съ одного мѣста рѣки къ другому для починокъ и принятія грузовъ, а пароходы Волго-Донскаго общества *Донъ* и *Донецъ* 23 марта отправились съ нагруженными баржами въ Калачъ, а 27 числа туда же отошелъ каботажно-пароходъ *Ростовъ* съ забѣннымъ пароходикомъ *Нахичеванъ*. Пароходъ *Бычскъ* пошелъ 31 марта въ рѣчку Сѣверный Донецъ (*), съ баржами, для принятія зерноваго хлѣба изъ станицъ Нижнекондручинской, Усть-быстринской, Екатериновки и Усть-бѣлокалитовской, гдѣ до него ни одинъ пароходъ не появлялся. Капитанъ этого парохода, г. Вимбе, отнесся весьма выгодно объ этой рѣчкѣ, и, вѣроятно, это важное обстоятельство Волго-Донское общество не упуститъ безъ вниманія и распорядится объ учрежденіи сообщенія по этой рѣчкѣ до спада внешней воды. Этого надобно желать, потому что берега Донца населены, и съ этой мѣстности привозится всегда много грузовъ въ Ростовъ. Пароходъ *Волга* 2 апрѣля началъ обыкновенное свое сообщеніе между Ростовомъ и Таганрогомъ, а пароходъ *Атаманъ* 6 апрѣля открылъ сообщеніе между Ростовомъ и Калачемъ. Пароходъ *Ласточка* 9 апрѣля сталъ на сообщеніе между Ростовомъ и Новочеркасскомъ, и какъ на этомъ сообщеніи оказывается много пассажировъ, то Общество вос-

(*) Рѣка Сѣверный Донецъ впадаетъ въ Донъ выше станицы Кочетовской.

пользовалось посылкою по субботамъ, воскресеньямъ и понедѣльникамъ, вмѣсто *Ласточки*, пароходовъ *Атаманъ* и *Казакъ*. Этимъ распоряженіемъ уменьшилась недѣльная стоянка послѣднихъ двухъ пароходовъ, которые чередуются между собою на сообщеніи между Ростовомъ и Калачемъ, а пароходу *Ласточка* предоставились возможность привести въ порядокъ машины и самый корпусъ.

Почти во всю послѣднюю половину марта до 10 апрѣля было ведро и дулъ О-й вѣтеръ съ неравноуѣрною силою, почему, не смотря на столь благоприятное время, судовозяева, при изготовленіи своихъ судовъ къ наступившей навигаціи, много терпѣли отъ того, что на набережной нѣтъ особаго мѣста, гдѣ дозволялось бы всякому варить смолу и тиръ;—также отъ того, что нѣтъ устроенныхъ общественныхъ кухонь для варки пищи командамъ купеческихъ судовъ, отчего онѣ должны довольствоваться сухою провизією, или шкипера вынуждены отпускать людей на базаръ за горячею пищею. Что же относится до перваго неудобства, то и я, къ неудовольствію, испытываю его уже въ третій разъ, и хорошо, что на мое счастье, одинъ владѣлецъ магазина (всегда послѣ долгаго съ нимъ разговора) позволялъ мнѣ пользоваться варкою смолы въ промежуткѣ между обрывомъ и заднею стѣною магазина, обдѣланнаго каменною одеждою, а то не зналъ бы, что и дѣлать, или долженъ былъ бы, по примѣру командъ купеческихъ судовъ, посылать нижнихъ чиновъ варить смолу на противоположномъ, низменномъ (затопляемомъ) берегу. Случалось часто слышать и видѣть сильные обжоги во время перевозки, съ того берега, разогрѣтой смолы или сваренной пищи. Странно, что это неудобство продолжается до настоящаго времени, между тѣмъ какъ давно собрана сумма для постройки кухонь—и Богъ знаетъ, что съ этою суммою стало и гдѣ она находится? Канонирская лодка заняла 10 апрѣля свой постъ въ гирлѣ Переволока, гдѣ нашла судно *Св. Николай* съ 306 четвер. ячменя, наткнувшееся на днище; грузъ погибъ, а судно было спасено. Съ 10 по 15 апрѣля дули свѣжіе SW съ дождями, такъ что почти вся святая недѣля прошла тихо и безъ всякихъ уличныхъ празднествъ. 21 апрѣля при штилѣ судно *Св. Михаилъ*, съ грузомъ 392 четв. пшеницы, наскочило на якорь, завезенный на фарватеръ со шкуны *Св. Михаилъ*, пробило себѣ дно и наполнилось водою. Этотъ случай тѣмъ замѣчательнѣе, что грузъ и судно погибли, и хозяева останутся безъ всякаго удовлетворенія со стороны шкипера шкуны, который, по всей справедливости, долженъ отвѣтить своимъ состояніемъ, или подвергнуться аресту на извѣстный срокъ, ибо при моемъ объѣздѣ гирлѣ (протяженіе коихъ почти 7 верстъ) я лично велѣлъ шкиперу шкуны поднять якоря, мѣшавшіе проходящимъ судамъ (шкуна

коснулась подводнаго бугра и потомъ по стонѣ воды обмелѣла, почему ей вовсе не было надобности въ завезенныхъ якоряхъ на фарватерѣ) (*), и при мнѣ былъ поднять кормовой верпъ, а другой послужалъ къ крушенію судна съ грузомъ. Невольно позавидунъ правиламъ, которыя установлены на Дунаѣ,—всѣ благомыслящіе и добросовѣстные судовозяева желаютъ установить денежный штрафъ, на первое время хотя за несоблюденіе самыхъ необходимыхъ правилъ судоходства. Вводимая правительственная мѣра, чтобы на штевняхъ судовъ были футовыя марки, уже на дѣлѣ приноситъ пользу; въ нынѣшнюю навигацію гораздо менѣе бываетъ обмелѣвшихъ судовъ на перекатахъ, и можно навѣрно сказать, что ихъ вовсе не будетъ, если будутъ введены штрафныя деньги. Это можно примѣнить на такихъ началахъ, чтобы командиръ поста, въ случаѣ неисполненія шкиперомъ правилъ, дѣлалъ на ярлыгѣ, выданномъ изъ ростовской таможенной заставы, одну помѣтку, а таможни, куда судно прибудетъ, должны взыскивать установленный штрафъ. Если Волго-Донское общество углубитъ гирля на 7 футъ, то и шкипера будутъ грузить свои суда на 7 и быть можетъ болѣе футъ, и потому по прежнему суда ихъ будутъ находиться въ обмелѣнномъ состояніи, вслѣдствіе чего весь трудъ Общества по углубленію гирль и сопряженныя съ нимъ издержки не принесутъ пользы, если не будутъ приняты какія нибудь предупредительныя мѣры. 25 апрѣля жестокій НС причинилъ много вреда судамъ, стоявшимъ у тагенрогской пристани, и въ особенности пострадали барказы съ иностранныхъ судовъ; и въ гирляхъ шкуна *Св. Николай* съ грузомъ ржи 520 четвертей подрейфовала, пробила себѣ дно обь якорь баржи Волго-Донскаго общества, и затонула. Приняты мѣры къ ея спасенію. На другой день съ удвоенною силою задулъ SW съ дождемъ, затопилъ всѣ берега и нѣсколько судовъ разбросалъ по разнымъ мѣстностямъ рѣки, въ томъ числѣ выбросило шкуну съ грузомъ ржи на лѣвую отмель переволонн. Грузъ перегруженъ на другое судно, а шкуна по настоящее время не можетъ сойти на глубину.

29-го апрѣля повторился набѣгъ со стороны войсковой рыбной полиціи во всей своей славѣ, но только въ этотъ разъ крючники, т. е. рыбаки, ставящіе на возморьи крючья, не сплеховали, какъ осенью 1860 года, что уже описано въ январской книжкѣ Морскаго Сборника. Теперь вотъ какъ это было: казаки на своихъ дубахъ выѣхали изъ Мериноваго гирля, т. е. изъ настоящаго Дона, протекающаго подъ Азовомъ, и достигнувъ возморья, направились къ

(*) Отъ обмелѣвшихъ судовъ требуется, чтобы при прибылѣ воды завозить верпы или чрезъ фарватеръ къ вѣхъ, или же класть верпъ вблизи самаго судна.

Каланчѣ, снимая по пути рыболовные крючья. Крючники, замѣтивъ это, подняли на морѣ неистовые крики, понятные имъ однимъ (ссылались отстоять собственность), и какъ бы волшебствомъ создался другой, вдвое сильнѣйшій, отрядъ изъ казачковъ, на которыхъ крючники понеслись смѣло на встрѣчу казакамъ. Вскорѣ между ними завязалось порядочное побоище, такъ что казаки должны были отступить вспять. Крючники этимъ не удовольствовались, стали наступать на казачковъ и гнать ихъ въ рѣку... Объ этомъ происшествіи идетъ слѣдствие, и не знаю чѣмъ оно кончится. Вообще можно пожелать, чтобы спорѣ была положена добросовѣстная мѣжа въ ловлѣ рыбы, ибо одна эта мѣжа устранить на всегда столь возмутительныя сцены. Казаки предприняли этотъ набѣгъ въ воскресный день, съ цѣлью застать одни сторожевые каюки, ибо по праздникамъ и воскресеньямъ крючники отправляются домой; но въ этотъ разъ ловъ рыбы былъ такъ обилень, что рыбаки занимались имъ и въ праздники, почему казакамъ и не удалось обѣхать взморья. Старожилы не запомнятъ такой дешевизны красной рыбы и икры, какъ нынѣ, — просто ни почемъ (пудъ самой отмытой икры 7 руб.); между тѣмъ, не смотря на столь обильный ловъ рыбы, зависть казачковъ взяла свое, слѣдствиемъ чего и былъ упомянутый набѣгъ.

Съ весны этого года въ нашемъ краю издается полицейскій листокъ Таганрогскаго градоначальства, давно желанный и ожидаемый; въ его первыхъ нумерахъ весьма дѣльно и подробно описано основаніе Таганрога, что многимъ былъ не знакомо.

Поручикъ Вардалахъ.

Ростовъ на Дону, 29-го іюня. По случаю значительно накопившагося на зиму зерна въ самомъ Ростовѣ и покупокъ, сдѣланныхъ въ верховьяхъ Дона и на Волгѣ, рѣдкій день мая мѣсяца проходилъ безъ того, чтобы не вышло изъ нашего порта въ море нѣсколько десятковъ нагруженныхъ судовъ. Погода все время благопріятствовала движенію судоходства, исключая 17, 18 и 19 чиселъ, когда, по случаю противныхъ вѣтровъ, не было никакого движенія судовъ. Іюнь въ первыхъ числахъ вторилъ маю, но 13 числа постигъ насъ штормъ, который прошелъ разрушительно по Азовскому морю, Дону и затѣмъ по Волгѣ до Саратова. До этого времени отовсюду жаловались на нестерпимую жару и засуху. Наканунѣ шторма сдѣлалось маловѣтріе отъ SW, и вода стала шибко прибывать, что явно предвѣстило бурю SW четверти. Закатъ солнца подтвердилъ мое замѣчаніе и скорѣ стали скопляться облака съ засвѣжѣвшимъ SW вѣтромъ. Ночь прошла спокойно, но разсвѣтъ ничего хорошаго не предвѣстилъ, и съ 9 часовъ стало свѣжѣть, а къ полдню SW задулъ съ порывами. На обонхъ переватахъ и по самому гирлу Переволока было болѣе 100 судовъ, и я

не мало о нихъ пожалѣлъ. Въ 2 часа по полудни пассажирскій пароходъ *Волга* молодецки прошелъ мимо поста въ Таганрогъ и только что вышелъ изъ гирлъ, какъ море совершенно зашѣнилось отъ брызгъ, несомыхъ силою шторма отъ SW же. Нависшія тучи до того были мрачны, что иногда казалось вотъ-вотъ разразятся надъ нами. Положительно могу сказать, что въ нѣсколькихъ шагахъ нельзя было различать предметовъ и на бортѣ лодки не было сухаго мѣста отъ брызгъ. Воздухъ давилъ своею тяжестью, вода походила на остывающій кипятокъ, и видимо возвышалась надъ уровнемъ, такъ что къ вечеру поднялась на $15\frac{1}{2}$, и только предъ полночью, не смотря еще на силу шторма, вода стала спадать и уже утромъ была выше ординара только на $4\frac{1}{2}$ ф.

Во время этого шторма рѣдко какое каботажное судно обошлось безъ аварей, пбо вскорѣ послѣ прохода парохода *Волга* стало нести суда въ разныхъ несчастныхъ положеніяхъ въ рѣку: нное безъ якорей и парусовъ, другое опрокинутое вверхъ килемъ или безъ мачтъ. Большое число этихъ судовъ несло чуть не на лодку (*), но, къ великому счастью, ихъ проносило; но стоило только задѣть лодку, чтобы пустить ее на дно, такъ она ветха.

Барку, стоявшую въ гирлахъ, сорвало съ якорей и нанесло на барказъ съ канонирской лодки, стоявшій на дрекѣ (якорьчикъ) у берега и унесло съ собою. Для спасенія барказа, я былъ вынужденъ послать 6-ти весельный ялъ, который вмѣстѣ съ барказомъ понесло къ станціи *Недвиговетъ* (бывшей портомъ до Р. Х. и называвшейся Танаисомъ, вмѣстѣ съ рѣкою Дономъ) черезъ гряды острововъ. По пути были сняты гребцами косари, спасавшіеся на скирдахъ сѣна. На слѣдующій день представилась довольно печальная картина: суда, разбросанныя по отмелямъ гирла и среди камышей, на такихъ мѣстахъ, гдѣ никто не помнитъ, чтобы когда нибудь вода имѣла бы доступъ. Насчитываютъ выброшенныхъ судовъ въ низовьяхъ Дона до 40 и тѣмъ же штормомъ съ таганрогскаго рейда прибило къ рѣчкѣ Самбекъ около 15 судовъ.

Въ Мариуполѣ выброшено на берегъ, кромѣ каботажныхъ судовъ, три большихъ заграничныхъ судна. Въ Бердянскѣ почти весь каботажъ поврежденъ, много судовъ выброшено на берегъ и даже въ улицы города. О крушеніяхъ въ Керчи и въ портахъ Чернаго моря до насъ покамѣстъ не дошли слухи.

Волгодонское общество съ мая приступило къ углубленію перекатовъ гирла Каланча, посредствомъ двухъ машинъ съ 18 шалан-

(*) Т. е. канонирскую лодку, занимающую лодмейстерскій постъ въ гирлахъ Дона.

дами, имѣя при нихъ буксирный пароходъ *Бычекъ*; также была приготовлена часть матеріала для забученія ерика Богдановъ. Работа шла своимъ порядкомъ, и всѣ радовались, что, быть можетъ, удастся плавать по гирлу Дона безпрепятственно; но мечты о благополучномъ судоходствѣ пока далеки отъ осуществленія, ибо этотъ штормъ нанесъ значительные убытки Обществу: 10 шаландъ сорвало съ якорей и унесло въ камыши, и что всего важнѣе, туда же потащило пароходъ *Бычекъ*, который былъ на двухъ якоряхъ и на всѣхъ парахъ, и если его не занесло далеко, то именно потому, что якоря зацѣпились подъ гряды лѣваго берега Каланчи, гдѣ онъ и осохъ.

Кромѣ этого злополучія, заготовленный лѣсъ, дрова и даже тачки были подняты водою (тачки плыли вверхъ ручками) и разбросаны тоже по камышамъ. Въ особенности жаль, что въ такое золотое время для очистки гирлъ, остановились работы, и только послѣ усиленныхъ заботъ Общества, 25 іюня могло быть приступлено къ продолженію работъ, но уже не съ полнымъ комплектомъ шаландъ и прочаго. *Бычекъ* замѣненъ пароходомъ *Ласточка*, который несравненно малосильнѣе перваго.

На дняхъ прибыла въ нашъ край коммисія для изслѣдованія причинъ обмеленія Азовскаго моря. Во главѣ этой коммисіи академикъ Беръ.

Варданахъ.

Николаевъ, 6 іюля.—1 іюня 1862 года Николаевъ вступилъ въ новую эпоху своего существованія; въ этотъ знаменательный для города день, согласно Высочайшаго повелѣнія, открыть въ Николаевѣ коммерческій портъ для входа иностранныхъ судовъ; послѣ обѣдни происходило освященіе пристани на поповой балкѣ, въ присутствіи николаевскаго военнаго губернатора и другихъ начальниковъ и многихъ почетныхъ лицъ города, при многочисленномъ стеченіи народа. По совершеніи молебствія за предстоящее преуспѣяніе и благосостояніе города и торговли, ровно въ полдень, у дома, занимаемаго таможеннымъ присутствіемъ, взвился на флагштокѣ зеленый съ бѣлымъ крестомъ флагъ, и мы обоюдно поздравили другъ друга. Неизбѣжная при подобныхъ торжественныхъ случаяхъ закуска и приличныя торжеству рѣчи явились и тутъ въ раскинутой у пристани палаткѣ. Но безъ этого на Руси дѣла не начинаются. Еще наканунѣ этого дня пронесся въ городѣ слухъ, что нѣсколько иностранныхъ судовъ стоятъ уже въ Очаковѣ и только ждутъ сигнала, чтобы направиться къ вновь открытой для нихъ пристани; а потому, подѣзжая къ поповой балкѣ, мы ожидали увидѣть уже развѣвающійся иностранный флагъ, но къ сожалѣнію, ошиб-

лись; у пристани стояло нѣсколько херсонскихъ каботажныхъ лодокъ и нѣсколько русскихъ бриговъ; иностраннаго флага еще не было, и отсутствіе его приписывали бывшему наканунѣ и въ этотъ день штилю, буксирными же пароходами мы на первый разъ не обзавелись еще. Но объ этомъ уже серьезно заботятся, и одинъ изъ нашихъ почтенныхъ сослуживцевъ собираетъ желающихъ участвовать въ предпріятіи на паяхъ; для начала, въ видѣ опыта, онъ предполагаетъ купить одинъ буксирный пароходъ и нѣсколько небольшихъ подводныхъ баржъ. Начинаніе доброе, дай Богъ ему хорошаго успѣха и побольше подражателей.

Однако прошелъ уже мѣсяцъ какъ таможня открыла свои дѣйствія, и потому считаемъ не лишнимъ сказать какъ идетъ наше дѣло. Покамѣстъ хвастаться особенно нечѣмъ; въ теченіе іюня пришло изъ заграницы только два судна, и оба норвежскія; одно съ грузомъ ньюкастельскаго угля, а другое съ баластомъ; первое изъ нихъ отправилось уже обратно съ грузомъ ржи, а второе еще грузится и тоже рожью. За непмѣнимъ же въ Николаевѣ коммерческихъ конторъ для сношенія съ иностранными коммерческими домами, рожь была куплена самими шкиперами отъ здѣшнихъ торговцевъ. На первый разъ и этого достаточно; впрочемъ, незначительное число пришедшихъ изъ-за границы судовъ, нѣсколько не есть слѣдствіе невыгоднаго положенія порта, о чемъ такъ усердно распространяются наши недоброжелатели; всякое начало трудно; неприходъ на первый разъ судовъ есть скорѣе слѣдствіе тѣхъ же самыхъ причинъ, по которымъ и одесскій рейдъ въ этомъ году такъ просторенъ,—это застой торговли всего южнаго края. Надо надѣяться, что въ скоромъ времени учредятся у насъ коммерческія конторы, и если только иностранцы не отказались окончательно отъ русской пшеницы, то значительная доля отпуску ея, падетъ, безъ сомнѣнія, на Николаевъ.

Намъ случилось встрѣтиться здѣсь съ однимъ голландскимъ шкиперомъ, пріѣзжавшимъ нарочно изъ Одессы на коммерческомъ пароходѣ, чтобы ознакомиться нѣсколько съ рѣкою; въ разговорѣ, онъ восхищался рѣкою, ея повсемѣстною шириною и глубиною, и увѣрялъ, что въ этомъ же году прійдетъ въ Николаевъ, посоветовавъ сдѣлать то же самое и своимъ товарищамъ; шкиперъ этотъ два раза подвергался большимъ опасностямъ на одесскомъ рейдѣ и однажды, будучи еще помощникомъ, при крушеніи судна на рейдѣ, едва не погибъ. Между прочимъ, городъ строится и не на шутку; повсюду сложено много камня; огромные промежутки между домами пополняются новыми и по большей части весьма красивыми зданіями; вмѣстѣ съ тѣмъ и цѣны на квар-

тиры возвышаются и, надо правду сказать, возвышаются безъ расчетно, безъ всякаго соображенія.—Николаеву предстоитъ много хорошаго впереди, а покажѣсть онъ все прежній тихій, спокойный Николаевъ; а многіе домовладѣльцы преждевременно вообразили ужъ и не-вѣсть что съ нимъ сдѣлалось, и въ увлеченіи запрашиваютъ цѣны за квартиры нисколько не ниже столичныхъ; еще въ послѣднее время возвышеніе цѣнъ остановилось немного въ своей быстротѣ, но до тѣхъ поръ, пока вопросъ—быть или не быть въ Николаевѣ университету, не былъ окончательно рѣшенъ, къ квартирамъ не было приступа, въ особенности по близости къ благородному собранію, гдѣ предполагалось помѣстить университетъ.

Въ скоромъ времени Николаеву предстоитъ украситься монументомъ адмирала Грейга, бывшаго главнаго командира черноморскаго флота и портовъ и николаевскаго военнаго губернатора. Память объ этомъ достойнѣйшемъ адмиралѣ и истинномъ благодѣтелѣ города, жива еще въ памяти многихъ его сослуживцевъ моряковъ и гражданъ города; кто не былъ при немъ и тотъ знаетъ его и чтить, потому что здѣсь все напоминаетъ Грейга; всякое доброе начинаніе есть его дѣло, и жаль, очень жаль, что многое осталось безъ поддержки; Грейгъ рано оставилъ Николаевъ и черноморскій флотъ и многого не успѣлъ кончить; но «доброе сѣмя дало хорошій плодъ», плодами этими пользуемся мы отъ мала до велика, и вотъ почему Высочайшее разрѣшеніе, о воздвигнутіи въ Николаевѣ монумента Грейгу, принято здѣсь всѣми сословіями съ живѣйшимъ участіемъ. Составленный по этому предмету комитетъ, изъ лицъ служащихъ и почетныхъ гражданъ города, приступилъ уже къ своимъ занятіямъ.

Другой комитетъ, статистическій, открылъ свои занятія въ послѣднихъ числахъ іюня мѣсяца; секретаремъ комитета избранъ капитанъ-лейтенантъ Зарудный.

Кромѣ того, въ скоромъ времени откроетъ свои дѣйствія вновь учреждаемый тюремный комитетъ, цѣль котораго попеченіе о несчастныхъ преступникахъ, болѣе или менѣе заслуживающихъ состраданія и участія. Затѣмъ, жизнь въ городѣ идетъ по прежнему: танцевальныя вечера по воскресеньямъ въ морскомъ собраніи; музыка на бульварѣ, да кой-когда наѣзжаютъ всякаго рода антрепренеры, и занимаютъ публику хожденіемъ по канатамъ, фейерверками и проч. Въ апрѣлѣ и маѣ мы пользовались хорошимъ русскимъ театромъ, любуясь игрою санктпетербургскаго артиста г. Никитина и пѣніемъ г-жи Андреевой, да въ послѣднее время въ іюнѣ, два раза наши танцевальныя вечера въ Спасскѣ разнообразились лотереями-

аллегри, устроивавшимися женскимъ благотворительнымъ обществомъ въ пользу бѣдныхъ.

Обѣщался я поговорить и о предполагаемой постройкѣ вблизи Николаева центрального ракетнаго заведенія, но къ сожалѣнію и по настоящее время дѣло это кажется остается нерѣшеннымъ; впрочемъ еще съ сентября прошлаго года, проживаетъ въ Николаевѣ пріѣхавшій сюда съ этою цѣлью военный артиллерійскій офицеръ, спеціалистъ дѣла, и тогда же доставлены въ Николаевъ на французскомъ суднѣ *Полидоръ*, изготовленные въ Парижѣ на заводѣ Фарно двѣ машины, которыя и теперь сохраняются укупоренныя въ ящикахъ, въ зданіи канатнаго завода.

Теперь повернемъ медаль на другую сторону: военный портъ, флотилію, общество моряковъ военныхъ.

Извѣстно, что за исключеніемъ трехъ-четырехъ судовъ нашей флотиліи, всѣ остальные снабжены паровымъ двигателемъ; паръ играетъ главную роль въ современномъ судоходствѣ; все стремится къ улучшенію механизмовъ; тысячъ новыхъ изобрѣтеній по этой части сыплются со всѣхъ сторонъ, но до изобрѣтеній намъ еще далеко, покамѣстъ мы пользуемся изобрѣтеніями Запада, откуда всѣ машины привозятся къ намъ готовыми; на нашу долю приходится только смотрѣть за ними и дѣйствовать съ сознаниемъ, по возможности сберегая эти дорогіе предметы. Для сознательнаго же дѣйствія, нужна опытность и знаніе въ нѣкоторой степени теоріи. Мы не имѣемъ, или имѣемъ очень мало, механиковъ, которые могли бы похвалиться въ этомъ дѣлѣ обширными познаніями; большая часть ихъ, весьма въ недавнее время занялась изученіемъ механическаго дѣла и то на суднѣ, обращая преимущественно вниманіе на практическую сторону предмета и знакомясь только съ механизмомъ своего судна; но при этомъ, послѣ нѣсколькихъ лѣтъ плаванія на одномъ суднѣ, переходя на другое, механикъ нерѣдко становится въ затрудненіе при встрѣчѣ новыхъ, ему незнакомыхъ, устройствъ машины или котловъ; тогда какъ при достаточномъ знаніи теоріи, такіа затрудненія для него не существовали бы. Механикъ, предоставленный самому себѣ, не будучи въ состояніи самъ разрѣшить встрѣтившагося затрудненія, не имѣетъ къ кому обратиться за удовлетворительнымъ рѣшеніемъ, и интересующій его предметъ остается для него темнымъ на-долго, пока какой нибудь особенный случай не натолкнетъ его на разрѣшеніе загадки. Въ такомъ положеніи были наши механики; но, наконецъ, убѣжденные опытомъ, что изученіе многосторонняго механическаго искусства можетъ быть достигнуто только общими усиліями и взаимною помощію, рѣшились для блага общаго составить классъ со взносомъ годовой носильной суммы;

выписывать журналы иностранные и русскіе, соотвѣтствующіе ихъ предмету, и, искренно содѣйствуя другъ другу, трудиться вмѣстѣ.

Съ этою цѣлью общество морскихъ инженеръ-механиковъ, въ январѣ этого мѣсяца, обратилось съ просьбою къ высшему начальству, о дозволеніи открыть свои засѣданія; причемъ просили только, въ видѣ содѣйствія, отведенія имъ на первый разъ, въ случаѣ возможности, небольшого казеннаго помѣщенія, въ которомъ, нестѣсняемые посторонними лицами, они могли бы собираться въ опредѣленные часы для общихъ занятій. Въ эти засѣданія имѣется въ виду приглашать, для чтенія лекцій, специалистовъ по разнымъ соприкасающимся предметамъ; а на знающихъ языки возложить обязанность слѣдить за иностранными журналами и обо всѣхъ вычитанныхъ ими нововведеніяхъ, сообщать на русскомъ языкѣ въ общемъ засѣданіи, для незнакомыхъ съ языками иностранными.

Мысль устройства подобнаго общества принадлежитъ корпусу инженеръ-механиковъ, подпоручику Алексѣю Ивановичу Леонтьеву; предложенная въ началѣ этого года обществу инженеръ-механиковъ, она принята была единогласно, и тогда же составила подписка на предварительныя обзаведенія.

Неизвѣстно за чѣмъ остановилось дѣло, но надо полагать, на то есть какія нибудь особыя причины; иначе подобное прекрасное и благородное побужденіе, не оставалось бы до сего времени только въ проэктѣ. Если остановка въ казенномъ помѣщеніи, то на этотъ случай мы слышали отъ гг. механиковъ, что если начальство и не найдетъ возможнымъ удѣлить безвозмездно просимое помѣщеніе, но только разрѣшитъ учрежденіе общества, то общество откроетъ свои засѣданія во всякомъ случаѣ немедленно, хотя вслѣдствіе предстоящаго значительнаго расхода на наемъ помѣщенія, отопленіе, освѣщеніе и первоначальное обзаведеніе необходимою мебелью, и вынуждено будетъ, по недостатку средствъ, ограничиться на первый разъ выпискою только небольшого числа наглавнѣйшихъ механическихъ журналовъ.

О пользѣ подобнаго общества распространяться не будемъ; она очевидна, и намъ остается только пожелать скорѣйшаго его осуществленія. Желаніе и добрая воля учредителей ручаются за успѣхъ.

Есть еще и другое, не менѣе заслуживающее вниманія, предположеніе капитана Глотова, состоящее въ томъ: 1) чтобы офицеровъ, поступающихъ въ корпусъ инженеръ-механиковъ изъ другихъ службъ, равно и кондукторовъ, назначать въ работы по адмиралтейству, для изученія мастерствъ: слесарнаго, кузнечнаго и котельнаго, въ распоряженіе мастеровъ, съ тѣмъ, чтобы учащійся занимался по каждому мастерству не менѣе шести мѣсяцевъ; 2) по окончаніи

ученія въ мастерствахъ, назначать въ кампанію на пароходы, тоже на 6 мѣсяцевъ, въ качествѣ машинистовъ подъ руководство опытнаго инженера, чтобы учащійся познакомился со всѣми машинными работами на суднѣ; 3) за все время ученія, каждый офицеръ или кондукторъ долженъ вести журналъ, записывать подробно каждую работу, исполненную самимъ или другими мастеровыми, съ замѣчаніями какъ дѣлается, какіе употребляются мастеровыя и средства, качество, количество и время работы; 4) окончивъ курсъ пракческаго ученія, каждый долженъ сдать экзаменъ въ комисіи опытныхъ механиковъ, которая, по усмотрѣнію своему, выдаетъ свидѣтельства по разрядамъ; получившіе свидѣтельство 1-го разряда, поступаютъ прямо старшими механиками на имѣющіяся вакансіи, 2-го разряда, помощниками; 5) переводить механика старшаго съ одного судна на другое, не иначе, какъ по убѣжденію, что его помощникъ или вновь поступившій будетъ вполне способенъ занять это мѣсто.

По движенію судовъ, за послѣднее время представляется слѣдующее: въ концѣ іюня возвратился отъ восточныхъ береговъ Чернаго моря винтовой корветъ «Кречетъ», подъ командою капитана 2 ранга Добровольскаго (*). По приходѣ корвета въ Николаевъ, былъ сдѣланъ ему смотръ младшимъ флагманомъ нашей флотиліи, контръ-адмираломъ Дюгамелемъ, причемъ корветъ подъ ярами уходилъ къ Богдановѣ, гдѣ стрѣлялъ въ цѣль ядрами. Корветъ этотъ во время послѣдней кампаніи дѣлательно занимается преслѣдованіемъ контрабанды у восточнаго берега и истребилъ много кочермъ по всему берегу; въ мартѣ мѣсяцъ онъ заходилъ въ Николаевъ для пополненія разстрѣлянныхъ снарядовъ и пороку. Парусный транспортъ «Феодосія», подъ командою капитанъ-лейтенанта Есаулова, прибылъ изъ Севастополя и окончилъ кампанію и, кажется, это было его послѣднее плаваніе; корпусъ его очень плохъ. Императорская яхта «Тигръ» только что возвратилась изъ Константинополя, куда отвозила Его Императорское Высочество Принца Ольденбургскаго; Его Высочество перешелъ изъ Керчи въ Севастополь на шкунѣ «Келасуры»; изъ Севастополя въ Одессу на пароходѣ «Турокъ», а изъ Одессы въ Константинополь на яхтѣ «Тигръ». Пароходъ «Тамань» отправился по портамъ съ начальникомъ гидрографической части; пароходъ «Сулинъ», плавая между Николаевомъ, Одессою и Херсономъ, въ послѣднее время перевезъ изъ Херсона въ Богоявленскъ чудотворную икону Кашперовской Божіей Матери, которая принесена въ Николаевъ 1 іюля и пробудетъ до 1 августа. Винтовая шкуна «Абинъ» отправилась съ кадетами штурманскаго училища по портамъ.

(*) См. офиц. отд. этого № М. Сб.

Въ адмиралтействѣ, корветы: «Зубрь», «Вепрь», «Ястребъ» и транспортъ «Воякъ» готовятся къ плаванію; судамъ этимъ предстоитъ перевозка переселенцевъ. На пароходѣ «Казбекъ» собирается машина; надѣются, что этотъ пароходъ будетъ вооруженъ къ будущему году и пойдетъ въ плаваніе.

Корветъ «Буйволъ» стоитъ на эллингѣ, машина и котлы съ него сняты и сданы къ порту; дейдвудная труба на половину вынута. Корветъ этотъ будетъ передѣланъ въ парусный и обращенъ въ учебный артиллерійскій корветъ. Корветъ «Волкъ» исправляется въ кормовой части; корма его приподнята помощью лекального плавучаго дока, внутри котораго свободно производятся работы надъ винтомъ и дейдвудною трубою; докъ этотъ устроенъ въ Николаевѣ и это есть первый опытъ работъ при его помощи. Работа идетъ довольно успѣшно. Пароходъ «Владиміръ», знаменитый утопленникъ, стоитъ въ адмиралтействѣ ошвартовленный и работъ на немъ никакихъ не производится; а пароходъ могъ бы быть полезенъ для флотиліи и даже необходимъ.

На дняхъ ожидается въ Николаевѣ шкуна «Анапа», только что окрашенная на эллингѣ Р. О. п. и т. въ Севастополѣ. Въ настоящее время на томъ эллингѣ находится нашъ винтовый транспортъ «Бомборы». Кстати о Севастополѣ: въ городѣ пусто; постройки частныя приостановились, въ жителяхъ уныніе, никто не знаетъ какая будущность готовится городу. Но неужели и въ самомъ дѣлѣ, Севастополь будетъ брошенъ! Между прочимъ, воздвигаются по-немногу памятники славныхъ событій въ этомъ городѣ; такъ на сѣверной сторонѣ приводится къ окончанію кладбищенскій храмъ во имя Св. Николая, имѣющій форму пирамиды; поставленный на вершинѣ этого храма крестъ изъ трехъ огромныхъ кусковъ гранита, недавно обрушился и теперь будетъ воздвигнутъ другой. Въ городѣ приступаютъ къ постройкѣ на могилахъ адмираловъ храма, во имя Св. Владимира.

Въ бухтѣ севастопольской работъ никакихъ не производится; съ ноября мѣсяца прошлаго года американецъ Гоуэнъ прекратилъ свои работы, далеко не выполнивъ условій своего контракта. Говорятъ, что очистка будетъ отдана съ подряда севастопольскому 1-й гильдіи купцу Телятникову и компаніи, и въ скоромъ времени ожидается окончательное утвержденіе высшимъ начальствомъ контракта по этому предмету, существенныя условія котораго: 1) срокъ окончательной очистки бухты 4 года; 2) подрядчикъ обязывается отдать восьмую часть добытаго изъ воды въ пользу казны; 3) приборы Гоуэна, сдѣлавшіеся собственностью казны, передаются новому подрядчику.

Оканчивая свои замѣтки, я узналъ отъ одного знакомаго, что пароходъ «Херсонесъ» благополучно стащенъ съ мели и оказался годнымъ къ плаванію. Само собою разумѣется, это только слухъ, но слухъ отраднѣй.

Е. П.

Феодосія, 13 іюля. Въ настоящее время нашъ портъ представляетъ картину необыкновенной у насъ дѣятельности. До двадцати русскихъ коммерческихъ судовъ стоятъ на рейдѣ, грузятся, снимаются, отдаютъ паруса, подтягиваются къ берегу, одно даже килуется. На пристани стукъ, гамъ, словно въ адмиралтействѣ. Что же это такое? А вотъ что. Увозятъ рельсы, поперечины и прочія принадлежности, для желѣзной дороги, пролагаемой отъ грушевскихъ антрацитныхъ копей къ Дону. Въ добрый часъ! Наконецъ-то мы видимъ, что начинаютъ, кажется, обращать серьезное вниманіе на наше драгоценное минеральное топливо, которому, однакожъ, вмѣстѣ съ тѣмъ какъ бы ставятъ въ порокъ то, что «на открытомъ мѣстѣ онъ (т. е. антрацитъ) вывѣтривается и можетъ постепенно терять свои качества». Вѣдь тоже самое можно сказать даже о гранитѣ, валящемся безъ всякаго употребленія.

На здѣшнихъ складахъ Общества желѣзныхъ дорогъ послѣ годового летаргическаго сна также замѣтна теперь необыкновенная дѣятельность, и потому, что всѣ вышесказанные матеріалы отпускаются на Донъ, и потому, что пріѣхала коммисія для пріема складовъ Общества въ вѣдѣніе казны и для продажи всего ненужнаго. А этого ненужнаго наберется-таки довольно; напримѣръ, филантропическою предусмотрительностью бывшихъ здѣсь агентовъ Общества, однихъ карманныхъ аптечекъ выписано изъ заграницы нѣсколько дюжины. Любопытно знать сколько выручится денегъ отъ продажи какъ этихъ, такъ и многихъ другихъ игрушекъ?

Но за то, когда кончится снабженіе грушевской желѣзной дороги; когда пріемная коммисія закончитъ свои дѣйствія, то наша обычная жизнь, вслѣдствіе засухъ, неурожая, саранчи, лучковъ и лѣни, возвратится къ намъ еще болѣе безотрадною. Не только почти нѣтъ хлѣба, но можно сказать почти нѣтъ и сѣна; а если у насъ чего нѣтъ, то значить и не будетъ, потому что хотя, напримѣръ, мы и знаемъ, и видѣли, какъ непріятельская кавалерія въ Крыму кушала прекрасное сѣно тучныхъ луговъ старой Англіи, и хотъ на Донѣ сѣна сколько угодно, но оно никогда не приплыветъ къ намъ, во-первыхъ, потому, что о прессованіи сѣна въ нашихъ захолустяхъ не имѣютъ я понятія, а во-вторыхъ, потому, что наши сообщенія Дономъ еще самыя первобытныя. Пароходы же, въ хорошую погоду

плавающие по Азовскому морю, не имѣютъ въ виду пользы края, а только однѣ собственныя выгоды.

Для того, чтобъ Донъ приносилъ своему отечеству всю ту пользу, какую онъ можетъ и долженъ приносить, всего бы лучше соединить его устье съ Керчью буксирною цѣпью.... Конечно, съ перваго разу немногіе въ этомъ согласятся со мною; и хотя мнѣ это очень прискорбно, однакожъ я не послѣдую примѣру, данному мнѣ на 120-й страницѣ смѣси 6 нумера Морск. Сборника, и для убѣжденія кого слѣдуетъ, не стану сочинять отвѣты на вопросы, никѣмъ на эту тему мнѣ непредлагаемые, подобно тому, какъ это сдѣлалъ сочине-тель «отвѣта феоdosійскому корреспонденту», никогда его ни о чемъ неспрашивавшему.

Не смотря на то, что я вспомнилъ теперь объ этомъ, «отвѣтъ», я не остановился бы на немъ, еслибъ въ немъ не находилось слѣдующаго прощательнаго умозаключенія:

«Подъ предлогомъ защитить феоdosійцевъ, авторъ имѣлъ другой умыселъ—защитить мѣстныя власти и; быть-можетъ, себя преимущественно». Нельзя предполагать въ почтенномъ сочинителѣ этого цѣлостію столько самоослѣпления, чтобъ онъ надѣялся, что какія бы то ни было мѣстныя власти почтутъ за нужное защищаться противъ него; слѣдовательно, тутъ надо подразумѣвать читателей Морскаго Сборника, изъ уваженія къ мнѣнію которыхъ и имѣемъ честь обратиться съ нижеслѣдующею рѣчью.

Феоdosійскому корреспонденту никогда не было и нѣтъ никакого дѣла ни до какихъ переселенцевъ; онъ даже всегда былъ и есть того убѣжденія, что для заселенія какой бы то ни было страны, изобилующей національными нищими и бродягами,—выписывать иностранныхъ совершенно бесполезно. Лѣнивая и певѣжественная толпа въ цѣломъ свѣтѣ одна и та же, а потому и дѣйствія ея всегда бываютъ однѣ и тѣ же.

Послѣ нѣкоторыхъ сомнѣній, убѣдившись наконецъ, что и на новой землѣ, чтобъ не умереть съ голоду, нужно будетъ трудиться,—толпа болгаръ-тунеядцевъ начала кричать, что ее обманули, что ей обѣщали дать безмездно дома со всѣмъ обзаведеніемъ, что она несогласна ни на какія условія съ помѣщиками, что ей обѣщали дать земли среди горъ, лѣсовъ и рѣкъ, и, что поэтому она не хочетъ болѣе имѣть дѣла съ своими новыми протекторами, а возвращается къ старымъ, что и исполнила буквально. Ну не лучше ли бы было; вмѣсто этихъ иностранныхъ бродягъ, поселить въ Крыму своихъ собственныхъ, въ которыхъ у насъ, кажется, нѣтъ недостатка. Сблаговолите только обратить вниманіе на число извѣстій, печатаемыхъ въ разныхъ губернскихъ вѣдомостяхъ, о поимѣ или о

ссылаѣ въ Сибирь всякаго рода праздношатателей и такъ называемыхъ *непомнящихъ*. Ну, этихъ покрайней мѣрѣ ссылаютъ иногда. Что же касается собственно до нищихъ по ремеслу, повсюду у насъ процвѣтающихъ, то почти можно сказать, что въ цѣлой Россіи одинъ только петербургскій комитетъ для разбора нищихъ доставляетъ имъ нѣкоторое неудовольствіе тѣмъ, что высылаетъ нѣкоторыхъ изъ нихъ изъ города, въ который по прошествіи нѣсколькихъ мѣсяцевъ они всѣ снова возвращаются.

Или, наконецъ, не лучше ли бы было, еслибъ *хоть половину тѣхъ расходовъ и того вниманія, которые мы расточили передъ толпою дикарей, употребить въ-время на татаръ, то они никогда не оставили бы Крыма* (*) и мы не имѣли бы надобности вступать ни въ какое словопреніе по поводу переселеній, а теперь волей - неволей приходится еще продолжать это скучное занятіе, потому что преслѣдующій меня сочинитель «отвѣта» всѣ свои обвинительные пункты свелъ наконецъ на одинъ, единственный, заключающійся въ томъ, что при высадкѣ переселенцевъ онъ имѣлъ въ феоосійскомъ карантинѣ съ кѣмъ-то какія-то непріятности, и что будто бы я долженъ «объяснить причину этого факта».

Опять повторяю, что не для сочинителя «отвѣта», а изъ уваженія къ мнѣнію читателей Морскаго Сборника, честь имѣю объяснить, что такъ какъ я не служу въ карантинѣ и не имѣю до него никакого дѣла, - то рѣшительно ничего не знаю о карантинныхъ порядкахъ или правилахъ; знаю только то, что нашъ карантинъ, занимающій самую лучшую, потому что самую приглубую, часть берега и своими стѣнами обнимающій пространство, на которомъ могло бы жить нѣсколько тысячъ народу, и кающійся какимъ то громаднымъ некрополисомъ, существующимъ какъ бы только для того, чтобъ его подбѣливали, подштукатуривали и проч. — всего бы выгоднѣе для казны продать по участкамъ (или раздать участки на условіяхъ, подобно тому, какъ это дѣлалось въ Севастополѣ), ограничивъ все карантинное учрежденіе какимъ нибудь однимъ маленькимъ домикомъ и двумя, тремя чиновниками. Это заключеніе вытекаетъ изъ нижеслѣдующихъ соображеній, которыми мы обязаны одному ученому специалисту по карантинной части.

«Уже четыре года продолжаются у насъ засѣданія комиссіи о преобразованіи нашихъ черноморскихъ карантинновъ, съ тѣмъ, чтобъ примѣнить къ нимъ порядки, введенные у другихъ европейскихъ державъ международнымъ карантиннымъ уставомъ, который, сбли-

(*) Въ разсужденіи почтеннаго корреспондента по поводу добровольнаго возвращенія болгаръ въ Турцію изъ Крыма, редакция оставляетъ на его ответственности.

жая къ однообразію различныхъ карантинныя постановленія разныхъ государствъ, имѣть въ основѣ своей совѣмъ инныя условія для соглашенія торговыхъ удобствъ съ интересами народнаго здравія, чѣмъ было до сихъ поръ.

«Взамѣнъ безчисленныхъ предосторожностей, принимаемыхъ отдѣльно каждою изъ союзныхъ державъ въ своихъ предѣлахъ, противъ судовъ, приходящихъ изъ турецкихъ портовъ, конвенціею положено, предосторожности эти направить, такъ сказать, противъ самыхъ источниковъ чумы, чтобы, разобща мѣстности, въ которыхъ она проявится, препятствовать ей распространяться, и такимъ образомъ обезопасивъ сообщеніе съ турецкими владѣніями, установить порядокъ вещей, представляющій возможность пользоваться этимъ сообщеніемъ и сократить расходы на содержаніе карантинновъ въ европейскихъ портахъ. Основаніемъ къ этому послужило: 1-е, введенныя Турціею карантинныя мѣры, которыя въ продолженіе болѣе 20 лѣтъ оказывались удовлетворительными для охраненія Константинополя, гдѣ прежде чума почти не переводилась, и приносили видимую пользу даже въ Египтѣ; 2-е, формальное обязательство, принятое турецкимъ правительствомъ на парижскомъ медицинскомъ конгрессѣ, въ 1852 году, поддерживать свои карантинныя учрежденія, образовавъ ихъ по началамъ, начертаннымъ конвенціею, и 3-е, выговоренное конвенціею право прямого участія союзныхъ державъ въ карантинномъ управленіи въ Турціи и Египтѣ, и наблюденіе за исполненіемъ тамъ условленныхъ карантинныхъ мѣръ.

«Для большаго же ручательства въ дѣйствительности этихъ мѣръ, международный уставъ отнимаетъ у турецкихъ карантинныхъ представовъ, во время существованія чумы, право допускать къ сообщенію приходящія суда, хотя бы и съ чистымъ свидѣтельствомъ, и не дозволяя приѣма зачумленныхъ судовъ иначе какъ въ извѣстныхъ пунктахъ, постановилъ дѣйствія турецкихъ карантинновъ на виду высшаго карантиннаго управленія и агентовъ союзныхъ державъ, и затѣмъ онъ не считаетъ уже Константинополь сомнительнымъ болѣе того, какъ и европейскіе порты, сосѣдніе турецкимъ владѣніямъ.

«Кромѣ того, международная конвенція вводитъ въ свой карантинный уставъ, другое, новое правило, относящееся къ сохраненію здоровья людей на морѣ, обязывая союзниковъ подвергать отходящія суда гигиеническому осмотру, для удостовѣренія въ удовлетворительномъ состояніи помѣщенія, воздуха, качества и количества провизіи и проч.

«Тридцать лѣтътому назадъ, когда восточные порты весьма мало были посѣщаемы иностранными судами, вся забота западныхъ державъ, въ карантинномъ отношеніи, ограничивалась только предо-

сторожностями съ судами, шедшими чрезъ Константинопольскій проливъ изъ нашихъ черноморскихъ и азовскихъ портовъ; въ настоящее же время, при обширномъ развитіи иностранной торговли, посредствомъ пароходовъ и парусныхъ судовъ, на всемъ протяженіи африканскихъ береговъ, Египта и Азіатской Турціи, а также на сухопутной границѣ Алжиріи, естественно, кругъ сообщенія европейскихъ портовъ съ сомнительными мѣстами, чрезвычайно разширился; у насъ же, напротивъ того, всѣ сомнѣнія на счетъ судовъ, приходящихъ изъ Средиземнаго моря, рѣшаются въ Константинополѣ, который въ сущности для насъ ничто иное теперь, какъ главный передовой карантинъ (*).

«Если же принять въ соображеніе число существующихъ, въ настоящее время, карантиновъ въ Новороссійскомъ краѣ, то можно допустить мысль, что весь берегъ Средиземнаго моря усѣянъ карантинными, а между тѣмъ ихъ тамъ весьма немного, и это потому, что съ того времени, какъ только предвидѣлось усиленіе на Востокѣ иностраннаго мореплаванія, то западныя державы, въ видахъ облегченія торговли и безопасности отъ чумы, поспѣшили согласить турецкое и египетское правительства ввести у себя карантинныя учрежденія, и, затѣмъ, рассчитывая на нихъ и имѣя тамъ своихъ агентовъ, державы эти начали сокращать мѣры осторожности и въ настоящее время допускаютъ свободное сообщеніе въ своихъ портахъ всѣмъ судамъ, приходящимъ съ Востока и съ чистымъ свидѣтельствомъ, по одному только гигиеническому осмотру; но, придавая особое значеніе мѣрамъ, требуемымъ въ отношеніи судовъ, приходящихъ изъ мѣстъ, гдѣ появилась бы зараза, державы сіи имѣютъ для такихъ случаевъ весьма немногіе порты съ полными карантинными учрежденіями; находящіеся же въ прочихъ торговыхъ пунктахъ карантинны, назначены собственно для пропуска судовъ съ чистыми свидѣтельствами и также для отдѣльныхъ случаевъ сомнѣнія, которыя могутъ разрѣшаться одною кратковременною обсервациею.

«Изъ всего этого слѣдуетъ, что достигнутое нынѣ соглашеніе морскихъ державъ есть результатъ дѣла, давно начатаго въ той мысли, что принятіемъ противу Востока мѣстныхъ карантинныхъ мѣръ, отклоняя случаи подвергать приходящія суда карантинному очищенію, окажется мореплаванію и торговлѣ несравненно болѣе покровительства и свободы, чѣмъ это можно было бы получить содержаніемъ на своихъ берегахъ многочисленныхъ карантинныхъ учреждений, и поэтому державы тѣ не считаютъ нисколько стѣснитель-

(*) Просимъ почтеннаго г. Ангеля обратить на эту статью свое вниманіе и въ будущемъ карманномъ словарѣ назначить 12 мѣсто не малайскому, а турецкому языку.

нимъ обязать всѣ суда, неимѣющія чистаго карантиннаго свидѣтельства, слѣдовать прямо въ главный карантинъ, какъ бы далеко сей послѣдній отъ порта назначенія судна ни находился, предоставляя, за то, въ этихъ своихъ карантинахъ всевозможныя удобства такимъ судамъ по разгрузкѣ ихъ и размѣщенію людей и товаровъ, до полученія практики...»

Хотя обо всемъ этомъ разсуждается у насъ уже 4 года, но для тѣхъ, которые это слышатъ теперь въ первый разъ, мы почитаемъ необходимымъ извлечь изъ Новороссійскаго календаря 1862 г. всѣ какія тамъ есть свѣдѣнія о разныхъ, нынѣ существующихъ, карантинныхъ учрежденіяхъ Новороссійскаго края и о числѣ служащихъ въ нихъ чиновниковъ.

Севастопольскій военный карантинъ,	разныхъ чиновниковъ	8
Одесскій центральный	»	34
Феодосійскій	»	6
Евпаторійскій частный	»	6
Керченскій карантинный округъ	»	25
Керченскій полубатал. карант. стражи	»	10
Севастопольская рота	»	5
Измаильскій центральный карантинъ	»	15
Измаильскій полубатал. карант. стражи	»	7
Ренискій частный карантинъ	»	8
Сулянский	»	2
Аккерманская карантинная застава	»	3
Скулянский центральный карантинъ	»	13
Леовскій частн. кар. (въ с. Бештсмаки)	»	6
Липканская карантинная застава	»	2
Прутскій полубатал. карант. стражи	»	5
Одесскій баталіонъ	»	14
Феодосійская рота	»	5

Итого . . 174чи-

новника, но вѣроятно болѣе, потому что указанія этого календаря не отличаются аккуратностью; такъ, наприм., о феодосійской ротѣ карантинной стражи въ этомъ календарѣ вовсе не упоминается, какъ будто она и не существуетъ, равно какъ ничего не упоминается о числѣ нижнихъ чиновъ, служащихъ при вышепоименованныхъ карантинныхъ учрежденіяхъ, между тѣмъ, къ удивленію всякаго, усматривается изъ этого календаря, что измаильскій центральный карантинъ, съ своими 15 чиновниками, измаильскій полубаталіонъ карантинной стражи, севастопольскій военный карантинъ, севастопольская рота карантинной стражи и до сихъ поръ существуютъ себѣ по прежнему....

Не имѣя времени продолжать эту корреспонденцію, по 6 номеръ Мор. Сб. полученъ мною 9 іюля, а мнѣ хотѣлось бы, чтобы эта статейка поспѣла въ редакцію къ 1 августа, кончаю ее тѣмъ, что не желая оставаться въ долгу, относительно нѣкоторыхъ любезностей, сказанныхъ на мой счетъ сочинителемъ «отвѣта», я соглашаюсь съ нимъ въ томъ, что, дѣйствительно, не имѣю привычки писать все то, что приходитъ въ голову, и, кромѣ того, докладываю ему, что я принадлежу къ числу поклонниковъ того свободного слова, о которомъ англичане говорятъ: *our freedom of discussion and our free press are worth all we ever were, all we are, and all we ever shall be as a nation.*

Архангельскъ, 20 іюня. Только что въ концѣ мая, весенній дождь впервые оросилъ наши промерзшія тундры; это былъ первый вещественный признакъ присутствія весны и наступленія лѣта. Весна въ Архангельскѣ, въ непрерывномъ теченіи всѣхъ временъ года, занимаетъ весьма ничтожное мѣсто—считается только номинально. Періодъ всеобщаго возрожденія по большей части здѣсь совершается быстро и незамѣтно. Производительная сила здѣшней почвы почти мгновенно заявляетъ себя. Особенно отрадна и привѣтлива весна для насъ, утомленныхъ суровостію продолжительной архангельской зимы; таковы постоянно явленія, таковъ обыкновенный характеръ наступленія нашего лѣта. Совсѣмъ въ другомъ видѣ, совершенно при другихъ условіяхъ, архангельское лѣто заявило свою самостоятельность въ нынѣшнемъ году. Холодный, сѣверный, порывистый вѣтеръ, постоянный дождь, а по временамъ дождь и снѣгъ, были предвѣстниками нынѣшняго лѣта, и вотъ только въ началѣ іюня погода повидимому начала устанавливаться, приняла другой, болѣе мягкій и ровный характеръ.

Но эти неблагоприятныя обстоятельства, такъ неудачно сложившіяся нынѣшнее лѣто, однако не помѣшали жизни и дѣятельности всего населенія нашего города идти своимъ обычнымъ, непрерывнымъ чередомъ. Скудная и пустынная зимой, купеческая гавань замѣтно оживилась теперь присутствіемъ иностранныхъ купеческихъ судовъ. Число ихъ въ настоящее простирается слишкомъ до двухъ сотъ. Эта армада иностранныхъ судовъ ежегодно приходящихъ сюда среднимъ числомъ до 500) успѣла совершенно захватить всю вѣшнюю торговлю нашего края въ свои руки. Неутомимыя занятія и смѣтливый образованный умъ иноземцевъ доставили имъ возможность положительно окрѣпить въ этой разумной дѣятельности, и нужно правду сказать, что отъ русскаго купечества не мало потребуется физическихъ и моральныхъ силъ, а главное, умственного развитія, чтобы

успѣть и сѣумѣть вырвать эту торговлю, освободивъ ее отъ иноземнаго господства и вліянія. Мужское населеніе нѣмецкой слободы уже окончательно погрузилось въ свои конторскія выкладки и расчеты. Служащій людъ бѣломорской флотиліи, безмятежно и однообразно прозябавшій въ продолженіе шести зимнихъ мѣсяцевъ, тоже принялся за свои обычные труды и лѣтнія занятія. Значеніе этихъ занятій, какъ извѣстно, опредѣляется степенью дѣятельности того или другаго судна; а потому, въ настоящую минуту и обратимъ вниманіе читателей на дѣятельность всѣхъ судовъ нашего порта.

Пароходо-фрегатъ «Соломбала», совершенно готовый, стоитъ на соломбальскомъ рейдѣ. Много хлопочуть о внѣшней красотѣ этого судна. Иначе и быть не можетъ: «Соломбала» нынче лѣтомъ въ первый разъ явится на кроншт. рейдѣ, гдѣ, волей-неволей, какъ повинка на водахъ Финскаго залива, она въ первое время послужитъ предметомъ общаго любопытства и вниманія нашихъ балтійскихъ моряковъ. Глаза ихъ, вооруженныя и простыя, обыкновенныя и морскія, прежде всего устремять свои критическіе взоры на внѣшнюю наружную обстановку судна, слѣдовательно, причина этихъ хлопотъ и заботъ весьма естественна; не менѣе того понятно и то, что отъ томительнаго ожиданія этой минуты, сердца нѣкоторыхъ приходятъ въ лихорадочный трепетъ.

Пароходъ 16 іюня намѣренъ былъ выйти въ море, но огромныя массы льду, до сего времени носящіяся по Бѣлому морю, окончательно заграмоzdившія его выходы, невольно заставили измѣнить первоначальному намѣренію. Пароходъ остался на рейдѣ ожидать болѣе благоприятныхъ обстоятельствъ. Эти же самыя причины отстраняютъ и присутствіе транспорта «Красная Горка», котораго, до сихъ поръ, мы еще не видимъ на соломбальскомъ рейдѣ. Говорятъ, что транспортъ, избѣгая льдовъ, гдѣ то блуждаетъ около Орловскаго маяка.

Шкуна «Задорная» рискнула выйти въ море. Въ этотъ рейсъ она намѣрена обойти всѣ бѣломорскіе маяки и зайти въ Соловецкій монастырь.

Шкуна «Полярная Звѣзда» 24 мая благополучно скатилась со стапеля. Наружный видъ ея красивъ, внутренняя отдѣлка отличается тщательностію и изяществомъ, а въ особенности обращаетъ на себя вниманіе это искусство, этотъ тактъ, съ которымъ все до малѣйшихъ подробностей, до самыхъ утонченныхъ частныхъ, съ полнымъ знаніемъ дѣла доведено на этомъ суднѣ; сознаемся, намъ рѣдко случалось видѣть такое удачное сочетаніе простоты и удобства съ изящною и прочною отдѣлкою каждой вещи. Тѣмъ большая заслуга для г. прапорщика Панова, который, какъ намъ извѣстно,

въ первый разъ является самостоятельнымъ строителемъ. Шкуна «Полярная Звѣзда»—это его первое корабельно-архитектурное произведение. Главныя размѣренія этой шкуны можно видѣть въ 45 № Кронштадтскаго Вѣстника; ко всему тамъ сказанному прибавимъ: стоимость корпуса опредѣляется цифрой въ 56 480 р. 62¹/₂ к.; цѣна механизма 30 000 руб. сер. Командиръ шкуны капитанъ-лейтенантъ *Акутинъ*.

Будущность парохода «Самоѣдъ» еще положительно неизвѣстна. Кажется, округъ Путей сообщенія покусается его приобрести за 3500 р. Какъ извѣстно, первоначально предполагали, помимо всякаго желанія думы, приобрести этотъ пароходъ на общественные доходы города, между тѣмъ какъ существенной надобности въ немъ не оказывается, и вотъ теперь мы видимъ, что архангельское купечество успѣло отстоять свою разумную самостоятельность, рѣшительно отказавшись отъ приобретения бесполезнаго для себя парохода «Самоѣдъ».

Видимъ, что наконецъ и у насъ, на нашемъ далекомъ сѣверѣ, бюрократическій произволъ и личная прихоть становятся безсильны.

Брантвахты: внутреннія и дальнія 20 іюня кончили свои дѣйствія и, по достиженіи порта, кончаютъ и свое существованіе. Съ остальными судами уже порѣшили. Желѣзныя и мѣдныя части, принадлежащія этимъ судамъ, на дняхъ, въ ящикахъ отправляются въ Кронштадтъ.

На прошедшей недѣлѣ къ порту пришли два купеческихъ судна, *Нева* и *Кама*, которыя въ настоящее время снабжаются грузомъ, для доставленія его въ Кронштадтъ.

Съ началомъ навигаціи начали свои дѣйствія и наши компаніи: Бѣломорская и Сѣверной Двины. О дѣлахъ первой изъ нихъ мы уже писали довольно подробно, въ одномъ изъ № Кронштадтскаго Вѣстника. Теперь скажемъ только, что по неуволности, для этой компаніи, бѣломорскихъ китовъ—моржей, она обратилась къ другимъ родамъ торговли: отправленіе льду и лѣсу за границу служить теперь предметомъ ея первыхъ заботъ и главныхъ выгодъ; кромѣ того, въ нынѣшнемъ году, два судна этой компаніи зафрахтованы Морскимъ министерствомъ для переноса тяжестей изъ Архангельска въ Кронштадтъ. Тѣмъ не менѣе, однако, намъ положительно извѣстно, что дѣла ея въ самомъ жалкомъ состояніи. Болѣе отрадное явленіе представляетъ товарищество Сѣверо-двинской компаніи. Эта компанія ведетъ свои дѣла хорошо; единственная причина ея таинственности и безгласности, это—боязнь встрѣтить конкуренцію.

Вѣроятно большинству читателей Морскаго Сборника извѣстно, что года два тому назадъ, подъ управленіемъ г. капитана 1 ранга

Крузенштерна, сухимъ путемъ къ р. Печорѣ отправилась ученая экспедиція, съ цѣлью изслѣдовать ея устья, и затѣмъ, на шкунѣ «Ермакъ», проникнуть въ р. Енисей. Какія плоды принесла наукѣ эта экспедиція въ двухгодовую свою бытность на Печорѣ, до сихъ поръ положительно ничего неизвѣстно; объ ея дѣйствіяхъ до настоящаго времени ни слуху, ни духу. Что за причины этой таинственной скрытности, мы не знаемъ, но положительно можемъ сказать, что весьма многіе интересуются и желаютъ познакомиться съ дѣйствіями этой арктической кампаніи; а потому г. Крузенштерну весьма недурно было бы познакомить публику со своими трудами и занятіями. Мы знаемъ, что морское министерство доставило ей обширныя средства; и неужели же все это пройдетъ безслѣдно? Съ своей стороны, мы считаемъ долгомъ заявить, что едва ли можно ожидать, чтобъ экспедиція эта оправдала тѣ надежды, которыя возлагаютъ на нее. Едва ли возможно на гнилой и старой шкунѣ, какъ пресловутый «Ермакъ», совершить съ пользою такое трудное и опасное плаваніе къ достиженію устья р. Енисей. Сколько намъ извѣстно, всѣ экспедиціи, до сихъ поръ снаряжаемыя для подобныхъ изслѣдованій, обыкновенно снабжались совершенно различно отъ судовъ, отправляемыхъ въ обыкновенныя плаванія. Суда, шедшія въ Полярное море, сосредоточивали у себя всѣ новѣйшія примѣненія и усовершенствованія науки послѣдняго времени; да и тѣ даже и при такихъ условіяхъ большею частію всегда оканчивали свою судьбу очень печально. Спрашивается, чего же дѣльнаго можно ожидать отъ нашей сѣверной экспедиціи на утломъ «Ермакѣ»? Впрочемъ, съ своей стороны, мы отъ души желаемъ этой экспедиціи всего хорошаго и благопріятнаго, а главное, съ нетерпѣніемъ ждемъ отъ нея добросовѣстныхъ и вполне правдоподобныхъ отчетовъ. Заканчивая этимъ желаніемъ нашу служебную и промышленную хронику, мы теперь обратимся къ явленіямъ общественной жизни Архангельска.

Зима протянулась довольно однообразно и монотонно. Въ стремленіи умственнаго развитія, архангельское общество не заявило ни одного отраднаго факта. Наши воскресныя школы утратили совершенно свое значеніе и въ настоящее время считаются только номинально. И въ то время, когда вся Россія разумно стремилась къ усовершенствованію, открывая у себя публичныя лекціи и литературныя вечера, у насъ въ это время устраивались только конскія скачки и разнаго рода бѣги, которые, въ ущербъ всякому развитію, совершенно поглотили вниманіе нашего общества. Большинство постоянно трактовало о достоинствѣ той или другой конской породы. Когда въ помѣщичьихъ имѣніяхъ Россіи составлялись для крестьянъ

уставныя грамоты, у насъ, по исключительной особенноти Архангельской губерніи, писались правила и уставы для рысистыхъ годовъ лошадей; словомъ, въ послѣднее время въ сравненіи съ остальными провинціальными городами, мы жили своею отличительною, своеобразною жизнію.

Въ клубахъ и собраніяхъ по временамъ давались бады и вечера, которые съ наступленіемъ лѣта прекратились; ихъ замѣнили обѣды и музыкальные вечера. Такъ, напримѣръ, на дняхъ, 18 іюня, въ залѣ русскаго клуба, устроенъ былъ обѣдъ, по случаю одного торжественнаго событія прошедшихъ лѣтъ. Русское общество, пользуясь этимъ торжественнымъ случаемъ и не желая явиться нарушителемъ своихъ прежнихъ порядковъ и обычаевъ, по обыкновенію ознаменовало и этотъ—скандаломъ...

Какіе-то иноземные артисты сомнительной извѣстности привѣтствовали нашу холодную весну мелодическими звуками гармонифлейты. Здѣшняя публика, весьма равнодушная и холодная къ поощренію всякихъ артистическихъ талантовъ, на этотъ разъ, отступивъ отъ своего правила, встрѣтила музыкантовъ радушно и даже восторженно. Кромѣ этихъ мелодій въ русскомъ клубѣ продолжаютъ раздирательно отчаянныя представленія нашей труппы.

Въ послѣднее время Соломбала замѣтно пустѣетъ. По случаю уничтоженія порта, большая часть населенія уже разсыпалась по другимъ городамъ. Часть городского общества разѣхалась по окрестностямъ, на дачи. Но въ общемъ ореолѣ, присутствіе лѣта не имѣетъ большаго вліянія на нашу общественную жизнь, такъ что особенно интереснаго или рельефнаго и она, въ настоящее время, не представляетъ ничего.

Н. Бабинъ.

Отъ друг. корресп. 21 іюля. Нынѣшнее лѣто льды весьма долго задерживали плаваніе судовъ въ Бѣломъ морѣ и особенно у Орловскаго маяка. Винтовій транспортъ «Красная горка», шедшій къ намъ изъ Кронштадта, подходилъ къ Орловскому маяку, но опасаясь льдовъ, повернулъ опять на сѣверъ, и множество разныхъ судовъ ждали въ проливѣ Трехъ острововъ, когда пройдутъ льды, чтобы двинуться въ океанъ, и только 26 іюня море очистилось отъ льдовъ, съ которыми много судовъ носило взадъ и впередъ. Въ исходѣ іюня отправилась отсюда шкуна съ 10 000 ауд. груза,—хозяева которой, крестьяне здѣшнихъ поморскихъ деревень Сумы и Керети (Воронинъ и Савинъ),—съ назначеніемъ зайти въ Норвегію, а оттуда въ Петербургъ. Шхиперъ Кононовъ—здѣшній поморъ, кончившій курсъ въ шкиперской школѣ въ Кемі; онъ, проходя въ морѣ положенныя закономъ лѣта, выдержалъ вновь экзамены и получилъ послѣдова-

тельно званіе штурмана и въ прошедшемъ году (чрезъ 12 лѣтъ) шкипера. Прошлое лѣто поручена ему была шкуна, построенная въ Онегѣ, но весьма валкая (чертежъ составлялъ, какъ видно, не мастеръ); я слышалъ отъ жителей Онеги, что этой шкунѣ не дойти до Англіи, куда назначено было судно для продажи; но Кононовъ привелъ ее туда и хорошо продалъ. Изъ разсказовъ Коконова объ этомъ плаваніи, замѣчательно, что когда онъ добрался до Англіи, то многіе старожилы того порта, куда онъ вошелъ, выразили удивленіе; особенно одно лицо, записывавшее въ продолженіе тридцати лѣтъ всѣ приходящія къ порту суда, замѣтило, что ему въ первый разъ пришлось видѣть русское судно съ русскимъ шкиперомъ и русскимъ экипажемъ.

Нельзя не пожелать успѣха морскимъ торговымъ сношеніямъ здѣшняго края съ Петербургомъ; поморцы начинаютъ понимать выгоды подобныхъ сношеній, особенно когда дѣло ведется порядкомъ. Отвагу здѣшнихъ моряковъ видѣли и свидѣтельствовали французы и англичане. Наши поморы ежегодно занимаются въ Океанѣ промыслами на весьма легкихъ судахъ, но нынѣшняя весна имъ была весьма несчастлива: 22 апрѣля случилась сильная буря по Мурманскому (Лапландскому) берегу, причинившая большія бѣдствія у русскихъ промышленниковъ, которые были на рыбной ловлѣ по этому берегу отъ Семи острововъ до становища Гаврплого (90 верстъ къ сторонѣ Кольской губы); первый шквалъ былъ еще не такъ силенъ, часть шнякъ отстоялась на якорѣ, а часть подошла къ берегу, но часа черезъ два опять налетѣлъ шквалъ съ густѣйшимъ снѣгомъ; 12 шнякъ мгомъ понесло и выбросило на берегъ. Изъ 60 человѣкъ только одинъ, задержавшійся за большой поплавокъ сѣти, былъ выброшенъ живой на берегъ, всѣ остальные погибли—потонули, или замерзли, будучи выкинуты на берегъ до такой степени обледенѣлые, что не могли двигаться. Моряки, ходившіе 50 лѣтъ на морѣ, не помнятъ подобной бури! Сколько семействъ лишилось опоры! Промышленники эти—Кемскаго и Онежскаго уѣздовъ (болѣе перваго) Архангельской губерніи. Если бы кто захотѣлъ помочь этимъ несчастнымъ, то можно отправлять пожертвованія прямо въ эти мѣста.

Буря эта такъ была сильна, что суда, вытащенные на берегъ, подбрасывало вѣтромъ и ломало; люди не могли стоять, не держась за что либо. Сорвало также часть желѣзной крыши съ Орловскаго маяка.

25 іюня сильнымъ вѣтромъ опрокинуло порядочное число судовъ одно изъ нихъ приведено сюда иностраннымъ кораблемъ, который увидалъ его обернутымъ вверхъ килемъ.

По 18 іюля кораблей къ здѣшнему порту въ приходѣ 324, въ томъ числѣ съ разными товарами 11 и съ солью 6. Въ отходѣ 324.

Дѣло закрытія Архангельскаго порта идетъ безостановочно; весьма интересно было видѣть отправленіе партій нижнихъ чиновъ: пароходъ подошелъ къ берегу Соломбальской гавани съ баржами, на кои и посажены люди, назначенные къ отправленію, а какъ большая часть ихъ или родились здѣсь, или прожили довольно много лѣтъ, то прощанья съ родными и близкими сердцу представляли трогательную картину. 27 іюня отправилась первая партія съ капитанъ-лейтенантомъ Высокимъ, а 14 іюля вторая съ капитанъ-лейтенантомъ Дудинскимъ. Отпускные увольняются постепенно, такъ что къ 22 іюля предписано распустить всѣхъ, кромѣ назначенныхъ на двухъ пикетахъ и для маячныхъ надобностей.

А. Зарубинъ.

Ладожское озеро, 20 іюля. Въ окрестностяхъ Ладоги нѣтъ еще лѣта, — постоянно облачно и ежедневный дождь. На озерѣ холодно; термометръ въ полдень по реомюру + 8°, и рѣдко больше; вода холодна какъ ледъ. Последній день іюня въ Шлиссельбургѣ ознаменовался необыкновеннымъ явленіемъ: въ 9 часовъ вечера, при грозѣ и сильнѣйшемъ вѣтрѣ, выпалъ градъ, такой, какого здѣшніе старожилы никогда не видѣли. Паденіе града надъ городомъ шло узкою полосой отъ SO къ NW, шириною не болѣе 250 сажень. Нѣкоторые градины доходили до размѣра яйца цесарской куры, а видъ имѣли болѣе эллипсоидный, плоской формы. Въ городѣ, по направленію полосы падающаго града выпало много стеколъ, а въ шлиссельбургской крѣпости, въ зданіяхъ, обращенныхъ фасадомъ на юго-востокъ, уничтожило ихъ до 400 (*). Градъ долго не таялъ и былъ такъ крѣпокъ, что одинъ домовладѣлецъ, не имѣя у себя ледника, на другой день, утромъ, набралъ въ своемъ саду на травѣ для домашняго употребленія два ведра града, чѣмъ вполне оправдать пословицу: нѣтъ худа безъ добра.

Пословицы и поговорки сильны у русскаго народа. Возьмемъ въ примѣръ хоть вышеприведенную: «нѣтъ добра безъ худа и худа безъ добра»: этой фразой часто утѣшаются при какомъ нибудь горѣ или несчастіи; такъ и въ настоящее время, Шлиссельбургъ можетъ утѣшаться дѣйствительностію, — что нѣтъ худа безъ добра. Вновь строящійся новый Ладожскій каналъ, уже нынче отрѣзалъ у жителей Шлиссельбурга чистую воду р. Невы, но за то огромная польза канала для путей сообщенія ставитъ въ ничто такое лишеніе. Дѣй-

(*) Градъ, ударяясь въ стекла, не билъ ихъ въ дребезги, а дѣлалъ дыру, какъ пущенная изъ ружья пуля.

ствительно, нынче въ Шлиссельбургѣ, невской чистой воды нельзя имѣть иначе, какъ выпхаты на лодкѣ къ срединѣ рѣки и тамъ уже брать воду; въблизи же прѣбрежья, для одной части жителей, именно для озерной—къ чистой ладожской водѣ не даетъ доступа строящійся каналъ, а для остальной части обывателей, недоступна чистая вода по той причинѣ, что устье новаго канала отняло значительнѣйшую часть теченія рѣки у прѣбрежья, почему вода стараго Ладожскаго канала, красная, густая, выпускаемая изъ шлюзовъ, никогда не отходитъ отъ городского прѣбрежья и жители по необходимости должны довольствоваться ею. По окончаніи новаго Ладожскаго канала, около прѣбрежья Шлиссельбурга, вода будетъ еще худшаго качества, на томъ основаніи, что все теченіе воды изъ новаго канала пойдетъ въ р. Неву около самаго города, а извѣстно, новый каналъ беретъ начало изъ устья р. Волхова и идетъ въ истокъ р. Невы; слѣдовательно, въ каналѣ будетъ вода волховская съ примѣсью водъ изъ стоковъ и фильтрацій болотной мѣстности, находящейся между Шлиссельбургомъ и Новою Ладогою. Намъ кажется, что при такомъ значительномъ *добрѣ*, какъ вновь строящійся новый Ладожскій каналъ, такое незначительное для Шлиссельбурга *худо*—легко исправимо: стоитъ только администраціи этого города позаботиться объ этомъ теперь же. Все дѣло заключается въ прокладкѣ водопроводной трубы по дну новаго канала, такъ, чтобы одинъ конецъ этой трубы выходилъ за дамбу канала въ русло р. Невы, а другой оканчивался бы на городскомъ прѣбрежьи, гдѣ обыкновеннымъ насосомъ вода поднималась бы для городскихъ потребителей. Расходъ для такого дѣла весьма невеликъ въ настоящее время, такъ какъ устье новаго канала еще не выкопали и дамба окончательно не сдѣлана. Шестьдесятъ саженъ чугунныхъ трубъ, сѣтка на оконечности трубы, выходящей въ р. Неву, колодезь, насосъ, будка и плата за работу этого дѣла—не потребуетъ большихъ денегъ. 1000 рублей, положимъ даже—и двѣ, для блага уѣзднаго города—право, трата бесполезная. А пройдетъ это дѣло, обдѣлается устье новаго канала, и тогда Шлиссельбургъ, городъ, стоящій на р. Невѣ, небудетъ знать вкуса невской воды. Скажутъ, городъ не въ силахъ дать такой суммы.... Не наше дѣло разбирать силу или безсиліе города, но мы должны при этомъ сказать всѣмъ извѣстную истину: хорошая вода есть главная необходимость для человѣка, а не странно ли имѣть воду въ глазахъ и не имѣть возможности ею пользоваться? Благое бы дѣло было и то, ежели при смѣтѣ на постройку новаго Ладожскаго канала 4 600 000 рублей входили бы и эти 2000 рублей... При такой солидной цифрѣ, число 2000—капля въ море.

Праздникъ Казанской Божіей Матери (8 іюля) прошелъ обычной чередой; народу было множество и пароходы работали усердно. Особенныхъ происшествій не было, исключая того, что по приходѣ каждаго парохода изъ Петербурга, почти всякій пассажиръ мужескаго пола, выходя, какъ-то сильно вздыхалъ и отдувался... а иной, вздыхая, приговаривалъ: «ухъ, усталъ!.. всю дорогу столбомъ простоялъ, а присѣсть было негдѣ». Другой, какъ бы въ отвѣтъ на это, утѣшалъ перваго слѣдующей фразой: «да я, братъ, и сидѣлъ, но только на какой-то жерди—за то хребетъ то и ноетъ». Подумаешь, какія пустыя претензіи—сѣтовать на то, что сѣсть было негдѣ! на то и праздникъ, а 250 человѣкъ на пароходѣ лишившихъ противъ законнаго числа не велика цифра!—вѣдь ѣзда только 6 часовъ. Въ прежніе годы, возили и по Ладожскому озеру на Валаамъ по 500 человѣкъ на пароходѣ, гдѣ должно быть только 160. Благодаря Бога, все проходило благополучно, а случись при этомъ несчастіе, говорятъ; «то—воля Божія!» между прочимъ и пословица говоритъ: «береженаго-то и Богъ бережетъ».

30 іюня не поберегся пароходъ *Чайка*, идя изъ Валаама въ Коневецъ. Пароходъ этотъ небольшой, рѣчной; машина въ 40 силъ; борта его отъ воды очень низки и самъ онъ весьма узокъ и валокъ. *Чайка* вышелъ изъ Валаама около 3 часовъ по полудни, имѣя 40 человѣкъ пассажировъ, 6 лошадей и около 40 пудовъ груза—преимущественно масла. По выходѣ въ озеро засталъ его туманъ, и въ 6 часовъ вечера, сверхъ всякаго ожиданія бывшихъ на немъ, пароходъ влезъ на небольшой рифъ, выдающійся по южную сторону острова Вошанаго (*). Спокойствіе и беззаботность пароходной администраціи нарушились,—всѣ засуетились; между прочимъ, пароходъ съ полного хода въѣхалъ на рифъ плотно. Стали снаряжать верпъ, но верпа не оказалось, а былъ 4-хъ рогій якорь, вѣсомъ въ 5 пудъ, да единственный конецъ тонкаго перлиня, сажень въ 50. Завозъ этого якоря за корму не помогъ сойти съ рифа; стали вооружать на бакъ стрѣлу, чтобы на ней приподнять носъ парохода, такъ какъ пароходная корма была на свободной водѣ; но тутъ встрѣтилось сильное препятствіе: какую снасть употребить на вооруженіе стрѣлы? Перлинь. .. Онъ необходимъ для завоза съ кормы якоря, и притомъ онъ коротокъ. Суетились, хлопотали, а между тѣмъ вѣтръ сталъ свѣжѣть отъ SO, начало разводиться на озерѣ волненіе, и, послѣ 9 часовъ, волна приподняла корму парохода, ударила о камень рифа разъ и два—и послѣ втораго удара пароходъ развалился на двѣ части, и корма затонула. Бывшій въ то

(*) Островъ Вошаной находится въ сторонѣ отъ курса изъ Валаама въ Коневецъ,

время въ кормовой каютѣ пассажиръ едва успѣлъ выскочить, — такъ быстро корма наполнилась водой. Послѣ этого случая публику стали перевозить на двойкѣ на берегъ, и благополучно перевезли всѣхъ къ полуночи, остались одни привязанныя на бакѣ лошади, да масло въ бочкахъ на палубѣ. Волненіе стало сбивать масло съ палубы парохода, и бочки поплыли одна за другой и разбились о каменья. Лошади все видѣли, стали рваться, и одна прежде всѣхъ бросилась къ воду, поплыла и спокойно вышла на берегъ острова; прочія рванулись, оторвали привязь, бросились въ воду и тоже прекрасно доплыли до берега и тѣмъ спаслись отъ гибели.

Островъ Вощаной — лѣспистый, безплодный; на немъ кромѣ нѣсколькихъ временныхъ рыбацкихъ избъ, вѣрнѣе — будокъ, ничего нѣтъ. Къ счастію народа, бывшаго на пароходѣ *Чайка*, случившись на островѣ тюленьщики, на лодкѣ которыхъ одинъ изъ пароходной прислуги отправился въ Кексгольмъ (странно, отчего не на Валаамъ, что гораздо ближе) за провизіей, такъ какъ на пароходѣ ея не было нисколько, а всѣхъ людей было болѣе 40 душъ, слѣдовательно, при продолжительномъ вѣтрѣ можно было почувствовать голодъ.

На другой день, послѣ полдня, вѣтеръ сталъ утихать, и около 5 часовъ вечера, шель изъ Валаама пароходъ *Летучій*, дѣлая несрочный рейсъ по случаю ярмарки въ Сердоболѣ и неимѣвшій пассажировъ почти никого. *Летучій*, увидя сигналы на островѣ и пароходъ на рифѣ, подошелъ къ берегу, забралъ всѣхъ людей, лошадей, уцѣлѣвшій маломальски грузъ и доставилъ все въ Петербургъ. Пароходъ *Чайка* принадлежалъ Невско-легкому пароходству купца Тайвани.

Теперь предстоитъ вопросъ: кто же виноватъ въ такой катастрофѣ? Туманъ... Правда, не хитро попасть на мель въ туманъ при плаваніи, но все же противъ такого случая есть мѣры, а главное — бдительность, которая должна быть на первомъ планѣ. Къ несчастью, кормчіе ладожскіе не знаютъ прямого употребленія компаса, не знаютъ девиаций, при желѣзной конструкціи судна, и не считаютъ должнымъ образомъ переплытаго разстоянія, отчего, при короткомъ курсѣ судна, значительно отклоняются отъ настоящаго пути въ сторону. Къ несчастью, владѣльцы пароходовъ не считаютъ нужнымъ имѣть на суднѣ всѣ должныя принадлежности, наприм. исправные компасы, лоты, снасти, блоки, запасный якорь, надежную шлюпку и проч., которыя при подобныхъ случаяхъ необходимы. Все это долго еще не уничтожится на прекрасномъ Ладожскомъ озерѣ, и всѣ несчастія, случающіяся отъ вышесказанныхъ причинъ, будутъ приписывать бурливости озера, подводнымъ каменьямъ, скаламъ, бурю-

намъ и отмелямъ, непрерывно передвигающимся съ одного мѣста на другое, какъ говорить «Путеводитель по Финляндіи» (*). Положимъ, люди коммерческіе, вручающіе такимъ пароходамъ свой грузъ, при благополучной доставкѣ его на мѣсто, получаютъ копѣйку или двѣ съ пуда выгоды, но чѣмъ же виноваты пассажиры, идущіе по невѣдѣнію на такихъ пароходахъ? Намъ кажется, не права въ этомъ случаѣ и коммисія, существующая въ Петербургѣ для осмотра судовъ, назначаемыхъ къ плаванію въ разныхъ мѣстахъ. Можно смѣло сказать: ежели бы пароходъ *Чайка* и ему подобные предназначались для плаванія съ пассажирами въ Финскомъ заливѣ, хотя бы до Ревеля, то коммисія не дозволила бы ему этого, такъ какъ конструкція судна не можетъ выносить такого плаванія. Отчего же по Ладожскому озеру, это же судно плавало въ прежніе годы и имѣло иногда болѣе 200 пассажировъ, а иногда брало и лошадей? Вѣроятно, оттого, что члены коммисіи незнакомы съ Ладожскимъ озеромъ, этимъ моремъ прѣсной воды; иначе быть не можетъ. Надо благодарить Бога, что при подобныхъ случаяхъ обходилось все благополучно.

Видѣть хорошее всегда пріятно. Вотъ, хоть бы наприимѣръ городъ Кексгольмъ. Онъ по прежнему чистенькій; все въ немъ опрятно; пароходная пристань основательно хороша; фарватеръ въ устьѣ Воксы обставленъ знаками великолѣпно, и именно: впереди два входные, большіе бакана—одня красныя, другой бѣлыя; потомъ, по извилистому пути идутъ шесты—по одну сторону бѣлыя, а по другую черныя съ голыми, и поставлены такъ, что и незнакомый со входомъ въ рѣку можетъ смѣло пройти въ устьѣ Воксы къ Кексгольму. Весь этотъ порядокъ держать городъ на свой собственный счетъ аккуратно и безъ малѣйшаго ропота на какой либо денежный расходъ. Пароходная пристань находится въ 2 верстахъ отъ города и ея не видно городскимъ жителямъ. Чтобы не было затрудненія для обывателей, когда приходитъ пароходъ, то сдѣлано такое условіе: около пристани, на видномъ мѣстѣ для города, поднимается флагъ. Увидѣвъ его, желающіе ѣхать на пароходѣ, или предполагающіе встрѣтить родныхъ и знакомыхъ являются на пристань къ приходу парохода. Желающіе же отправить кладь должны доставить ее на пристань раньше прибытія парохода въ Воксу, такъ какъ онъ останавливается здѣсь не болѣе получаса. Для прибывшихъ пассажировъ, по распоряженію магистрата, къ приходу парохода являются мѣстные экипажи для отвоза желающихъ въ городъ. Такой городской порядокъ невольно заставляетъ отдать полную бла-

(*) См. корреспонденцію прошлаго мѣсяца.

годарность администраціи города, которая дѣлаетъ все это такъ просто и обязательно для своихъ жителей.

По открытіи пароходнаго сообщенія съ Кексгольмомъ, этотъ городъ весьма оживился. На пароходъ является довольное число пассажировъ и весьма значительная кладь какъ изъ города и его окрестностей, такъ и изъ Петербурга въ городъ, чего дирекція парохода *Валамо* никакъ не ожидала, по случаю близкаго сообщенія Кексгольма съ Петербургомъ сухимъ путемъ. Такъ важно сообщеніе регулярное, спокойное, съ строгимъ порядкомъ во всѣхъ отношеніяхъ.

Пароходъ *Валамо* изъ Кексгольма направляетъ свой путь въ Валаамскій монастырь, но нынѣшнее лѣто богомольцевъ-путешественниковъ гораздо меньше, чѣмъ въ прошлые годы; причиною тому, вѣроятно непогоды, но Валаамъ по прежнему великолѣпенъ; воздухъ на немъ здоровый, и, несмотря на ежедневные дожди, на немъ куда ни пойдешь вездѣ сухо, за то растительность замѣтно отстаетъ отъ прочихъ мѣстъ около Петербурга и даже Шлссельбурга. Вообразите, 14 іюля былъ еще цвѣтъ на сирени, а на яблоняхъ плоды, величною съ ногой—чего не помнятъ монастырскіе старцы. Вода и по сей день еще такъ холодна, какъ бываетъ температура ея весною по уничтоженіи льда. Температура воды на поверхности озера, около острововъ Валаамской группы, по термометру реомюра $+4$ и 5° ; рѣдко градусомъ больше. Какъ была сурова прошедшая зима, такъ сурово выходитъ и нынѣшнее лѣто, а кажется, должно быть иначе, т. е. надѣ бы лѣту быть теплomu. Человѣкъ предполагать, а Богъ располагать.

А. Андреевъ.

Ревель, 21 Іюля. Вотъ уже почти недѣля, какъ у насъ началась хорошая погода; публика, повидимому, старается вознаграждать скуку, испытанную ею въ дождливый іюнь и начало іюля, предаваясь всевозможнымъ удовольствіямъ. Въ прошлую субботу былъ фейерверкъ и иллюминація въ салонѣ, а на другой день въ Фалькс-паркѣ у Бюлэ; въ Екатериненталѣ постоянно по вечерамъ много гуляющихъ.

5-го іюня у насъ на форштадтѣ былъ небольшой пожаръ; сгорѣло три дома и нѣсколько пристроекъ. Въ тотъ же день въ Ревельской газ. было напечатано приглашеніе жителямъ жертвовать въ пользу погорѣвшихъ въ Петербургѣ и Ревелѣ. Призывъ этотъ не остался безъ отвѣта: 14-го іюня всѣ здѣшніе любители пѣнія и музыки соединились (въ числѣ почти 200 человѣкъ) и дали вокальный и инструментальный концертъ въ Екатериненталѣ. Цѣна за входъ была назначена не ниже 25 коп. сер. съ человѣка, и сборъ

превзошелъ ожиданія: въ кассѣ оказалось 1244 руб. 60 коп. Изъ этихъ денегъ 1000 руб. сер. были отосланы на имя петербургскаго военнаго генералъ-губернатора, для раздачи петербургскимъ погорѣвшимъ, а оставшіяся за расходами 69 руб. 32 коп. остались въ пользу здѣшнихъ, потерявшихъ до 5500 руб. сер.

26 и 28 іюня въ здѣшнемъ городскомъ театрѣ были спектакли; *первый* въ пользу погорѣвшихъ въ Петербургѣ и на немъ за расходами собрано 575 руб. 15 коп., *второй* въ пользу ревельскихъ погорѣвшихъ, доставившій чистаго сбора около 243 руб. сер. Оба спектакля составились при участіи гг-жъ Прихуновой и Амосовыхъ 1-й и 2-й, возбуждавшихъ восторгъ и въ здѣшней публикѣ.

Кромѣ денегъ, вырученныхъ на концерты и спектакляхъ, въ экспедицію Рев. газ. поступали отдѣльныя пожертвованія, которыя дали ревельскимъ погорѣвшимъ около 200 руб., а петербургскимъ около 230 руб. сер.

Теперь такъ много и со всѣхъ сторонъ слышно жалобъ на дурную погоду, что будетъ у мѣста привести нѣкоторые метеорологическія данныя за іюнь и іюль мѣсяцы по нов. стилю, которыя изобличаютъ всю прелесть нынѣшняго ревельскаго лѣта. Въ теченіе обоихъ названныхъ мѣсяцевъ только вѣтры изъ NW четверти компаса проясняли наше небо, а такъ какъ таковыя были очень рѣдки, то намъ пришлось большую часть лѣта развлекаться ворчаньемъ на постоянно-мрачное небо и проливные дожди.

Въ іюнѣ *наибольшая* высота барометра была 610,20 (1 числа, въ 7 час. утра), *наименьшая* 587,16 (21 числа въ 7 час. утра); *максимум* температуры воздуха: $+16^{\circ}$, 1 (19 числа въ 2 часа по пол.), *минимум*: $+3^{\circ}$, 2 (1 числа рано утромъ); средняя высота барометра: 597,32, средняя температура: $+11^{\circ}$, 1, сред. влажность воздуха: 0,80, сред. солнечная темпер.: $+23^{\circ}$, 3, сред. изъ наименьшихъ температуръ: $+7^{\circ}$, 29; сред. высота воды по футштоку: оф.—4², 7 выше ординарной, среднее напряженіе вѣтра: 1,5. Количество выпавшаго дождя: 2,661.

Въ іюлѣ господствующіе вѣтры изъ SW четверти компаса. *Наибольшая* высота барометра: 603,83 (19 (7) іюля 2 часа попол.), *наименьшая*: 585,79 (13 (1) числа въ 7 часовъ утра); *максимум* темпер. воздуха: $+17^{\circ}$, 2 (19 числа, въ 2 часа по пол.), *наибольшая* изъ *minimum* овъ температуры 20 числа $+12^{\circ}$, 4, *наименьшая*: $+6^{\circ}$, 3, 7 числа. Количество выпавшаго дождя: 2,965.

24 іюля (по нов. ст.) гроза.

16 іюля здѣсь былъ несчастный случай. Въ этотъ день вечеромъ трое изъ здѣшнихъ гражданъ, именно: шкиперъ, столяръ и кондитеръ *Кильбергъ* (долженъ быть извѣстенъ многимъ изъ бывавшихъ

въ Ревелѣ), окончивъ прогулку на Бригитовкѣ, возвращались на лодкѣ въ гавань. Придя на высоту *Штрикберга*, лодка перевернулась, и при этомъ послѣдніе двое утонули, столяръ въ лодкѣ, наполненной водою, а тѣло Кильберга найдено на днѣ моря. Шкиперъ спасся.

Кронштадтъ, 25 іюля. Въ прошлый разъ я обѣщалъ поговорить, въ слѣдующемъ письмѣ, о нашей дачной жизни. Но по припнѣ дождей и холодовъ нынѣшняго лѣта очень трудно сказать про нее что нибудь хорошее и потому приходится обратиться къ картамъ и планамъ окрестностей Кронштадта и ограничиться нагляднымъ описаніемъ тѣхъ мѣстностей, которыя служатъ лѣтнимъ мѣстопробываніемъ кронштадтскихъ жителей. Это тѣмъ болѣе будетъ выгодно, что, отправившись на поиски за впечатлѣніями дачной жизни, мы набредемъ на кое-что новое и весьма важное, въ окрестностяхъ Кронштадта.

Собственно на островѣ Котлинѣ всѣ дачи расположены на западной сторонѣ острова, въ пространствѣ между крѣпостными верками, казенными огородами и кладбищами. Дальше за кладбищами начинается коса, песчаная и узкая; она тянется на западъ на довольно большое разстояніе. На этой косѣ есть двѣ чухонскія деревни, но онѣ какъ будто-бы расположены за Геркулесовыми столбами, за границей міра, извѣстнаго немногимъ изъ жителей Кронштадта. Въ этомъ небольшомъ пространствѣ, ограниченномъ кладбищами и казенными огородами, расположены всѣ наши загородныя виллы и коттеджи. Они раздѣляются на двѣ группы—одна идетъ къ морю со стороны большого рейда, другая тянется вдоль дороги на кладбище и на форты и шанцы, раскинутые на косѣ. Самая лучшая изъ дачъ первой группы—дача купца Осетрова, гдѣ въ настоящее время поселился г. Шварцъ и усиливается устроить нѣчто въ родѣ воксала минеральныхъ водъ или ассамблеи въ Петербургѣ. Помѣщеніе въ самомъ дѣлѣ очень удобное: большое зало съ паркетомъ для танцевъ, хорошій загородный домъ и хорошенкій садъ съ тиромъ, кеглями и прочими принадлежностями увеселительныхъ заведеній этого рода. Каждый вечеръ музыка, а по временамъ и *шведскія натуральныя тѣвицы*, и пиво, и грогъ для англійскихъ и всякихъ другихъ кадетинъ. Дальше идетъ казенная дача капитана надъ портомъ и дача купца Карпова, бывшая адмирала Кроуна. За этой дачей стоитъ давно-заброшенный частный канатный заводъ, свидѣтельствующій, что, не смотря на изобиліе *сала* и *пеньки* въ Россіи, мы все-таки мало производимъ веревокъ и канатовъ и предпочитаемъ отсылать сырыми наши произведенія за границу; они, ра-

зумѣется, возвращаются къ намъ обдѣланными, и проч. и проч. Все это, конечно, пѣсня давно извѣстная, и отъ печальнаго вида этого канатнаго завода мы перейдемъ къ явленіямъ, болѣе утѣшительнымъ. Тутъ на берегахъ большого рейда начинается строеніе двухъ новыхъ заведеній, весьма важныхъ для города. Строятся, или лучше сказать, будутъ строптаться, городская бойня и частный мортоновъ эллингъ. Оба эти заведенія существуютъ пока только на планѣ и только недавно начали готовить мѣстность, бьютъ сваи, валяютъ щебень, мусоръ и прочее. Всѣ это свидѣтельствуетъ, что работы идутъ, но далеко недостаточно для того, чтобы неспециалистъ могъ судить объ успѣшности этого хода.

Сѣверная группа дачъ, расплывшаяся около дороги на кладбище, также имѣетъ свой увеселительный трактиръ, устроенный на дачѣ Курлова и носящій имя «*На перепутьи*». Такъ какъ дорога идетъ на кладбище, то названіе это показалось намъ довольно страннымъ; разумѣется, мы всѣ идемъ по одному жизненному пути, и этотъ путь всегда кончается кладбищемъ; однакожъ многіе не очень-то любятъ, чтобы имъ напоминали объ этомъ. Къ счастью, публика, посѣщающая «*перепутье*», мало заботится о философскихъ разсужденіяхъ и приходитъ послушать русскихъ пѣсенниковъ, которые каждый день поютъ тамъ свои удачныя пѣсни. «Перепутье» служитъ мѣстомъ сборища русскаго мелкаго торговаго люда; это настоящій типъ чисто-національнаго гульбища. По праздникамъ сюда собираются унтеръ-офицеры и писаря съ своими семействами. Публика же высшаго сорта вовсе не посѣщаетъ этихъ загородныхъ увеселительныхъ садовъ. За дачею Курлова начинаются другія дачи, расположенныя по дорогѣ; онѣ очень недурны, и ихъ, кажется, всего 12 или 14 нумеровъ. Въ прошломъ году, дорога, ведущая на дачи, кладбище и дальше къ фортамъ, обращена въ шоссе; говорятъ, что это сдѣлано съ стратегическою цѣлію, но для насъ это все равно, и я знаю только, что на дачи попадать теперь гораздо легче, чѣмъ было прежде. Ближе къ городу около лабораторіи построено другое шоссе; оно только что окончено и еще не открыто для публики; это шоссе идетъ къ сѣверному берегу и оканчивается великолѣпною пристанью на сѣверномъ фарватерѣ, служащею для сообщенія съ новыми фортами, тамъ выстроенными; мы слышали, что ни шоссе, ни пристань не будутъ открыты для частныхъ лицъ. Кромѣ двухъ группъ дачъ, о которыхъ говорено выше, многіе изъ менѣе богатыхъ жителей Кронштадта живутъ лѣтомъ въ чухонскихъ деревняхъ, о которыхъ упомянуто выше, а нѣкоторые размѣщаются въ маленькихъ домикахъ, построенныхъ на казенныхъ огородахъ; эти домики отдаются въ наемъ огородниками-арендаторами, или унтеръ-

офицерами, завѣдывающими огородами. Наконецъ кронштадтская колонія и деревня Вѣнки, на ораніенбаумскомъ берегу—вотъ мѣста, куда по преимуществу перебираются на лѣто кронштадтскіе островитяне. Изъ этого очерка нетрудно усмотрѣть, что нравы кронштадтскихъ дачниковъ должны быть весьма скромные. Эти нравы обуславливаются, съ одной стороны, ограниченностью средствъ кронштадтскихъ жителей, а съ другой—дѣйствительнымъ желаніемъ отдохнуть лѣтомъ послѣ постоянно-трудной жизни.

Отъ дачъ нетрудно перейти къ городскимъ увеселеніямъ; я уже говорилъ объ нихъ въ прошломъ письмѣ, и къ сказанному мудрено прибавить что нибудь новое; артисты любителей и артисты *ex-professo* по прежнему пзрѣдка играютъ на нашемъ театрѣ, сборы почти всегда бываютъ хорошіе, а циркъ Турньера продолжаетъ процвѣтать. Въ лѣтнемъ саду, какъ и всегда, два раза въ недѣлю собираются гулять подъ звуки портовой музыки. За исключеніемъ этихъ дней, садъ почти пустъ. Инженерный садъ рѣдко посѣщается. Вотъ все, что можно сказать объ общественной жизни нашего города.

Члены нашего морскаго собранія очень заняты слухами о прибытіи англійской эскадры и о японскомъ посольствѣ. Англійская эскадра дѣйствительно вошла въ Бельтъ, но положительнаго назначенія у нея нѣтъ; она будетъ крейсировать въ Балтійскомъ морѣ и быть можетъ вовсе не зайдетъ въ Кронштадтъ. Не смотря на то, многіе думаютъ о томъ, какъ принять рѣдкихъ гостей. «Надо пригласить англійскихъ офицеровъ въ клубъ, дать имъ обѣдъ, показать имъ городъ и проч.», такъ говорятъ тѣ, которые бывали въ Англіи и привыкли, хотя и къ холоднымъ съ перваго взгляда, но тѣмъ не менѣе привѣтливымъ встрѣчамъ англичанъ.

О пріѣздѣ японскихъ посланниковъ никто не сомнѣвается, только не знаютъ посѣтятъ-ли они Кронштадтъ. За посольствомъ уже посланъ пароходо-фрегатъ «Смѣлый». Посольство прямо съ парохода «Смѣлый» отправится въ С.-Петербургъ на придворномъ пароходѣ «Стрѣльна»; тамъ уже все приготовлено для встрѣчи и пріема посланниковъ.

Еще въ прошломъ году, въ углу между пароходнымъ заводомъ, пильной машиной и стѣнкой гавани, начаты были огромныя гидравлическія работы, по постройкѣ новыхъ доковъ. Эти работы принадлежать къ разряду тѣхъ предиріятій, на окончаніе которыхъ нужны годы и десятки годовъ. Теперь дѣло только-что начинается, но уже видно огромное пространство, которое будутъ занимать новые доки, предназначенные для самыхъ большихъ блиндированныхъ судовъ. Весь тотъ уголъ, о которомъ говорено выше,

окруженъ плотиною, вода изъ него выкачена, и теперь приступили къ углубленію и укрѣпленію дна будущаго кювета дока. Плотина предохранена отъ напора воды другою плотиною, идущей вплоть до угла военной гавани и кончающейся у парходнаго завода. Вдоль стѣнки гавани построена на сваяхъ временная желѣзная дорога, идущая дальше до пристани новыхъ угольныхъ сараевъ, выстроенныхъ на сѣверовосточной оконечности военной гавани. По этой желѣзной дорогѣ ходятъ небольшія тележки (вагоны); онѣ вывозятъ землю и подвозятъ матеріалы. Временная паровая помпа постоянно выкачиваетъ воду изъ осушеннаго пространства. Новые доки займутъ устье канала, идущаго къ лѣсопильной машинѣ, и теперь складъ лѣса устраивается въ другомъ мѣстѣ. На самомъ восточномъ рейдѣ огораживается сваями довольно большое пространство, предназначенное для этого склада. Какъ мнѣ кажется, таково настоящее положеніе двухъ главныхъ работъ, предпринятыхъ въ нашемъ адмиралтействѣ. Новые доки необходимы при огромныхъ размѣрахъ современныхъ судовъ; когда спустили *Warrior*, тогда замѣтили въ Англіи недостатокъ въ докахъ, и французы очень смѣялись надъ англичанами, увѣряя, «*qu'ils ont un cheval plus grand que leurs escuries.*» У насъ, вѣроятно, этого не случится, и наши доки будутъ готовы къ тому времени, когда явится въ нихъ необходимость.

Вооруженіе судовъ въ гавани идетъ своимъ чередомъ. Фрегатъ «Пересвѣтъ» уже выстрѣлилъ свои стѣнги и даже бранъ-стѣнги; онъ готовъ подъ тировку, но машина задерживаетъ его: до сихъ поръ еще недоставлены котлы, холодильники и другія главные части механизма; на фрегатѣ недавно только начали устанавливать подшипники для колѣнчатого вала. Клипера «Алмазь» и «Жемчугъ» также много подвинулись впередъ,—они выстрѣлили стѣнги, подняли нижнія реи и вытянули главные части стоячаго такелажа; машины ихъ дѣятельно собираются и вѣроятно скоро будутъ испытываться на швартовахъ. Машина на фрегатѣ «Дмитрій Донской» почти совершенно готова, и ее потому только не пробовали до сихъ поръ, что недоставлены еще большіе кованые пиллерсы между котлами; эти пиллерсы дѣлаются на Колпинскомъ заводѣ. Теперь на фрегатѣ устанавливаются щиты капитанской каюты, камбузь и шпиль. Вооруженіе фрегата также идетъ весьма успѣшно: на дняхъ тянули стѣнь-такелажъ и подняли нижнія реи. Фрегатъ «Дмитрій Донской» будетъ замѣчательно хорошъ; это рѣшительно лучшее судно изъ типа большихъ паровыхъ фрегатовъ, разряда: *Мерсея*, *Ниагары*, *Меримака* и «Генераль-Адмирала». Извѣстно, что суда этого рода неудались у англичанъ: ихъ *Мерсей*, *Орландъ* и даже *Ариадна*, принадлежатъ къ числу большихъ ошибокъ. Наши фрегаты могутъ

служить образцами судовъ этого разряда, жаль только, что броненосцы вытѣснили ихъ, отодвинули на второй планъ. Фрегатъ «Александръ Невскій» все еще устанавливаетъ свою машину и до сихъ поръ еще не поставилъ мачтъ. Фрегаты «Олего» и «Свѣтлана» и корветъ «Гридень» вошли въ гавань и окончили свою прекрасную кампанію. Весьма интересно убранство каютъ фрегата «Свѣтлана», носящее на себѣ слѣды всѣхъ тѣхъ странъ, въ которыхъ удалось побывать ему. Теперь всѣ эти рѣдкости убраны, и фрегатъ спокойно стоитъ въ военной гавани. Я слышалъ, что онъ и фрегатъ «Олего» будутъ введены для осмотра въ Николаевскій (мокрый) докъ. Въ другомъ докѣ (грестъ-каналъ), пока разбираются старыя мелкія суда, баржи и флашкюты; когда разберутъ весь этотъ хламъ, тогда предполагается ввести въ докъ дубовые винтовые корветы: «Гридень», «Воевода» и «Бояринъ». Какъ говорятъ, суда эти будутъ капитально исправляться и быть можетъ скоро получатъ назначеніе идти въ Черное море. Впрочемъ, за точность этихъ слуховъ я не отвѣчаю и передаю ихъ только потому, что объ этомъ говорить всѣ.

Въ бастіонѣ средней гавани стоитъ клиперъ «Всадникъ»; на немъ еще продолжаютъ тѣ опыты надъ машиною, о которыхъ я говорилъ въ прошлой корреспонденціи. Дѣло о томъ, принять или нѣтъ механизмъ, все еще не можетъ рѣшиться окончательно. Вопросъ дѣйствительно очень сложный. На пробной милѣ клиперъ шелъ до $9\frac{1}{2}$ узловъ, машина дѣйствовала довольно исправно, прежній недостатокъ, замѣченный въ холодильникѣ, былъ исправленъ до нѣкоторой степени, но за то подшипники разгорячились до того, что мягкій металлъ расплавлялся и отдѣлялся кусками; надъ котлами загорѣлась обшивка. По всему видно, что механизмъ можетъ быть и хорошъ, да установленъ онъ людьми мало-опытными. Кромѣ того, во время этого рейса на пробную милю, на клиперѣ оказались другія поврежденія: голова руля дала трещину и сломались роульсы у шпиль. Этотъ шпиль сдѣланъ въ Англіи на заводѣ «Brown et Harefield London». Клиперъ «Всадникъ» сдѣлаетъ еще одинъ продолжительный пробный рейсъ.

На большомъ рейдѣ остались только фрегатъ «Громобой» и брантвахтенный тендеръ «Копчикъ». На «Громобоѣ» производится практическій экзаменъ гардемаринамъ, прослужившимъ два года въ этомъ званіи. Съ этою цѣлю назначена коммисія изъ капитановъ и старшихъ офицеровъ какъ флотскихъ, такъ штурманскихъ, артиллерійскихъ и инженеровъ, подъ предсѣдательствомъ контръ-адмирала Зарина. Это первый экзаменъ со времени введенія новаго у насъ званія гардемарина на новыхъ основаніяхъ. Очень понятно, что ре-

зультаты экзамена интересуютъ всѣхъ. Коммисія серьезно, не торопясь, занимается своимъ дѣломъ. Въ продолженіе чепырехъ часовъ, срокъ, на который обыкновенно сѣзжаются члены коммисіи, едва успѣваютъ спросить 5 или 6 человѣкъ. Вопросы распределены такимъ образомъ, что дѣйствительно исполнѣ можно испытать знаніе разнообразныхъ практическихъ приѣмовъ и всѣхъ сложныхъ вопросовъ многосторонней службы нашей. Вотъ нѣсколько вопросовъ, взятыхъ на выдержку:

По морскому дѣлу.

5-й: Какого вѣса и чьей системы были у васъ якоря, стопъ-анкеръ и верлы, и гдѣ помѣщались? Много-ли у васъ было якорныхъ цѣпей и кабельтовыхъ?

2-й: Сдѣлайте рисунокъ отъ руки, безъ масштаба, расположенія вашего пнтрюма или кубрика на плоскости ватеръ-линіи съ обозначеніемъ размѣщенія запасовъ.

6-й: Сдѣлайте на-скоро рисунки парусности тѣхъ каботажныхъ иностранныхъ судовъ, какія вамъ случалось встрѣчать, и не извѣстно-ли вамъ названіе самыхъ судовъ?

8-й: Размѣстите приблизительно грузъ, поднимаемый вашимъ барказомъ или катеромъ (такимъ-то), въ полномъ боевомъ вооруженіи, съ десантомъ, съ десантомъ безъ провизіи и съ поименованіемъ вѣса предметовъ груза.

Практическіе приѣмы.

5-й: Подтяните, сколько вѣтеръ позволяетъ, канать и заложите сами передній стопоръ.

7-й: Отдайте и осадите на мѣсто такую-то ванту; при этомъ сами заложите свитень мотыля на ванту и талренъ на мотыль.

11-й: Разсчитайте одно отдѣленіе для мытья бака и шкафутовъ.

13-й: Возьмите людей изъ шкапечныхъ и приготовьте съ ними къ подъему ундеръ-лисель.

15-й: Сядьте грестъ на вельботъ или катеръ.

По артиллерійскому дѣлу.

2-й: Начертите отъ руки безъ масштаба поперечный разрѣзъ вашей крютъ-камеры (большой или малой); обозначивъ размѣщеніе ящиковъ и мѣста фонарей.

7-й: Что вы обязаны осмотрѣть, при тревогѣ, у орудій, къ которымъ вы назначены, чтобы доложить батарейному командиру о ихъ готовности.

10-й: Объясните разницу между настильными, рикошетными и навѣсными выстрѣлами, и назначьте предѣлы возвышенія и пониженія орудій для каждаго рода.

Практическіе приемы.

8-й: Разставьте прислугу у орудій для утренней чистки и назначьте что каждому дѣлать.

5-й: Провѣрьте прицѣльную линію.

10-й: Распорядитесь къ выгрузкѣ одного изъ орудій и покажите какъ заложить стропъ.

По штурманской части:

Разрѣшеніе на бумагахъ различныхъ навигаціонныхъ и астрономическихъ задачъ и практическіе приемы.

1-й: Изготовить и бросить ручной и дип-лотъ.

5-й: Изготовить и сдѣлать такой-то сигналъ или телеграфъ.

3-й: Перемѣнить штуръ-трость.

8-й: Взять уголъ секстаномъ.

9-й: Сличить хронометры или компасы.

Кромѣ отвѣтовъ на эти вопросы, гардемарины дѣлають различныя работы своими руками, катаются на шлюпкахъ подъ парусами, наводятъ орудія и прочее. При рѣшеніи задачъ, кромѣ вѣрности вывода, наблюдается также время рѣшенія. Экзамены недавно начались, и потому объ общихъ результатахъ пока нельзя сказать ничего положительнаго; я слышалъ, однакоже, что въ большей части случаевъ члены комисіи весьма довольны отвѣтами молодыхъ людей, въ особенности тѣхъ, которые возвратились изъ дальняго плаванія.

Оканчивая корреспонденцію, не могу не сказать нѣсколько словъ о шлюпочной мастерской, которая въ послѣдніе годы сдѣлала значительныя успѣхи. Послѣднія ея произведенія въ самомъ дѣлѣ стоять вниманія и смѣло могутъ считаться образцами искусства шлюпочнаго судостроенія. На дняхъ окончены: катеръ для Государа Императора, гондола для парка въ Царскомъ селѣ и верейка, назначенная для приза отъ Морскаго министерства на гонку С.-Петербургскаго рѣчнаго яхтъ-клуба. Всѣ эти три шлюпки построены отлично хорошо, прочно и красиво. Трудно сказать, которой изъ нихъ должно отдать преимущество; катеръ этотъ — почти самое большое гребное судно, какое только можетъ быть, но несмотря на то, онъ удивительно легокъ и красивъ на водѣ; онъ имѣетъ 18 веселъ, 45 футъ длины, 9 футъ 2 дюйма ширины и 3 фута 5 дюймовъ глубины. Императорскій

катеръ вооруженъ 3-мя рейковыми парусами съ кливеромъ. Качества подъ парусами еще не испытаны, но на видъ паруса хороши. Отдѣлка катера роскошная, корма у него крутая съ подзоромъ, руль надѣвается подъ подзоромъ. Верейка — совсѣмъ другого рода шлюпка: она предназначена для катанія подъ парусами и все на ней приспособлено для возможно-легкаго управленія; она имѣетъ, какъ и всѣ верейки, большой шпрютовный гротъ, такую же бизань и косой фокъ. Отдѣлка очень красивая и вполне соответствуетъ цѣли. Главныя достоинства этой шлюпки — прочность и удобство управленія подъ парусами. Гондола, это самое граціозное гребное судно; знатоки говорятъ, что въ самой Венеціи не могли-бы выстроитъ что-нибудь болѣе красивое и легкое. Отдѣлана она съ большимъ вкусомъ, темно-голубая съ золочеными рѣзными украшеніями на черномъ фонѣ; внутри вся выложена краснымъ неположеннымъ деревомъ, съ рѣзбою и позолотою. Формы и чертежъ сохранены съ математическою точностію. Нашъ шлюпочный мастеръ не только знаетъ свое дѣло, но, какъ страстный охотникъ, съ любовью занимается своимъ предметомъ. Превосходныя шлюпки фрегата «Олегъ» могутъ служить лучшимъ доказательствомъ успѣховъ шлюпочнаго мастерства. Въ Средиземномъ морѣ было много случаевъ испытать эти шлюпки, и онѣ всегда удачно соперничали съ лучшими англійскими и французскими шлюпками.

Р. S. Сегодня у насъ былъ пожаръ, загорѣлось на чердакѣ одного изъ магазиновъ доковаго адмиралтейства. Портовая и городская пожарныя команды дѣйствовали такъ успѣшно, что огонь былъ тотчасъ-же потушенъ. Причина пожара пока еще неизвѣстна. Загорѣлся складъ старыхъ пустыхъ кулей.

Къ этой корреспонденціи, редакція считаетъ не лишнимъ прибавить нижеслѣдующія подробности о прибытіи въ Кронштадтъ англійской эскадры и японскаго посольства, извлеченныя изъ № 59 Кронш. Вѣстника:

«Со вчерашняго дня (*) Кронштадтскій рейдъ представляетъ необыкновенно оживленную картину. Вчера утромъ пришли англійскій 86 пуш. винт. корабль *St. George* и 17 пуш. винт. корветъ *Chanticleer*, а вечеромъ въ 10 часу пришелъ изъ Свиномюнде нашъ пароходо-фрегатъ «Смѣлый», съ членами японскаго посольства.

«На кораблѣ *St. George* находился его королевское высочество принцъ Альфредъ, второй сынъ королевы Викторіи; онъ служитъ во флотѣ мичманомъ и потому не имѣетъ на кораблѣ ни флага, ни

(*) 27 іюля.

брейдъ-вымпела; такъ что корабль и крѣпость обмѣнялись только обыкновенными, установленными національными салютами, по 21-му выстрѣлу. Англіійскія суда пришли на видъ Кронштадта во 2 часу дня; погода была прекрасная, на купеческой стѣнкѣ собралось довольно много любопытныхъ; наши суда на рейдѣ были иллюминированы флагами по случаю дня рожденія Ея Величества Государыни Императрицы; все это вмѣстѣ давало городу и рейду особенно праздничный видъ. На встрѣчу кораблю была послана Императорская паровая яхта «Александрія». Принцъ Альфредъ тотчасъ-же пересѣлъ на нее и отправился въ Ораніенбаумъ и оттуда въ Петергофъ. Между тѣмъ корабль подошелъ ближе и сталъ на якорь противъ форта Павелъ, корветъ сталъ у форта Александръ. Вставши на якорь, на кораблѣ и на корветѣ подняли на всѣхъ трехъ брантеньгахъ русскіе и англійскіе флаги въ знакъ того, что суда эти принимаютъ участіе въ нашемъ народномъ праздникѣ. Вечеромъ передъ закатомъ солнца и спускомъ флага, на рейдѣ выѣхали сотни грузовыхъ купеческихъ шлюпокъ, яликовъ и даже рыбацкихъ лодокъ; это были капитаны и матросы съ англійскихъ коммерческихъ судовъ; окончивши дневные свои труды въ гавани, они спѣшили къ своимъ соотечественникамъ, чтобы поздравить ихъ съ благополучнымъ приходомъ. Всѣ эти шлюпки собрались за кормою корабля, подымали весла, кричали «ура» и махали шапками. На кораблѣ играла музыка, вся команда была наверху и отвѣчала на привѣтствія соотечественниковъ. Когда мимо корабля проходили шлюпки подъ русскимъ флагомъ, тогда на кораблѣ играли русскій національный гимнъ. Корабль хорошъ, но корма у него съ балкономъ и нѣсколько высока, потому кажется будто-бы дифферентъ у него на носъ. Вооруженіе корабля обыкновенное, но мы замѣтили одну особенность, котсрую, впрочемъ, и прежде видали на англійскихъ судахъ: на кораблѣ не снимаются ногъ-тали, они постоянно остаются на реяхъ и висятъ бухтами, перты также сброшены съ реевъ. Корветъ очень красивое судно, наружный видъ его напоминаетъ нѣсколько нашъ винтовой корветъ «Баянъ».

«Сегодня, 28 іюля, въ 12 часовъ дня, японское посольство пересѣло съ пароходо-фрегата «Смѣлый», на придворный пароходъ «Стрѣльна». Вещи посольства отправлены были ранѣе на пароходахъ «Словянка» и «Петербургъ». Мы не станемъ описывать церемоніала торжественнаго въѣзда пословъ въ нашу столицу; все это уже извѣстно изъ другихъ газетъ, а расскажемъ подробности перехода пароходо-фрегата «Смѣлый» изъ Свинемюнде до Кронштадта; этотъ рассказъ мы списываемъ со словъ одного изъ лицъ, сопровождавшихъ посольство и слѣдовательно за достовѣр-

вость его можно ручаться. 24 іюля с. с. японское посольство прибыло въ Свинемюнде на прусскомъ военномъ пароходѣ *Одеръ*. Вещи были присланы заранее, на 3 частныхъ пароходахъ. На пароходо-фрегатѣ «Смѣлый» посланниковъ встрѣтили съ церемоніей и музыкой; они очень любезно и ласково поздоровались съ офицерами и командой. Съ командиромъ посланники были уже знакомы въ Берлинѣ; тамъ же представлялись имъ чиновникъ министерства Иностранныхъ дѣлъ, баронъ Остенъ-Сакенъ и капитанъ-лейтенантъ Можайскій, присланные на «Смѣломъ» для встрѣчи посольства. После встрѣчи, посланники сѣли за столъ, приготовленный для нихъ по распоряженію Высочайшаго двора; они пригласили къ обѣду барона Остенъ-Сакена, кап.-лейт. Можайскаго, командира, кап. 2 р. Левицкаго и нѣкоторыхъ изъ офицеровъ парохода. Обѣдъ былъ сервированъ по европейски, и только, зная вкусъ японцевъ, было приготовлено нѣсколько блюдъ изъ риса. По окончаніи обѣда, за десертомъ, члены посольства просили подать рѣдьки и тертаго хрѣну. Этою оригинальностію и ограничились особенности ихъ вкуса. Хрѣномъ и рѣдькой они закусывали шампанское, которое пили съ большимъ удовольствіемъ.

«Во время обѣда, пароходъ «Смѣлый» началъ сниматься съ якоря. Посланники, замѣтивъ это, просили позволенія встать изъ за стола, они желали еще разъ проститься съ прусскимъ народомъ. И дѣйствительно, они всѣ вышли наверхъ и вѣжливо раскланивались на всѣ стороны, пока пароходъ шелъ въ узкостяхъ рѣки Свинне, посреди набережныхъ, усыпанныхъ народомъ. Потомъ они спустились внизъ и продолжали обѣдать. Эта вѣжливость японцевъ и необыкновенный ихъ тактъ составилъ довольно рѣзкій контрастъ съ нескромнымъ любопытствомъ и нѣкоторою навязчивостью простаго народа и публики въ Берлинѣ и въ Свинемюнде. Выйдя въ море, на пароходо-фрегатѣ «Смѣлый» началась обыденная жизнь, устроенная извѣстнымъ порядкомъ. Къ 8 часамъ утра, члены миссіи вставали, пили чай съ легкими, холодными закусками. Въ часъ пополудни имъ подавали второй завтракъ; въ 6 часовъ они обѣдали.

«Въ первое время японцы конфузились, но вскорѣ сдѣлались очень разговорчивы и любезны; они охотно рассказывали о своемъ путешествіи, а нѣкоторые начинали учиться по русски. Многіе изъ японцевъ уже начинаютъ обевропеиваться, они носятъ сапоги и почти всѣ завелись часами, которые очень занимаютъ ихъ. Младшіе изъ членовъ посольства выказывали во всемъ дѣтскую, наивную любознательность и были очень развязны и веселы. Старшіе посланники постоянно важны и серьезны, они сохраняютъ чувство собственного достоинства и отличаются своею утонченною вѣжливостію.

Во время плаванія, они дѣлали много такихъ вопросовъ, которые ясно доказываютъ свѣдѣнія въ навигаціи и мореходной астрономіи; такъ, напримѣръ, каждый день, въ полдень, они спрашивали обсервованныя и счислимые широту и долготу.

«Въ первый день плаванія, баронъ Остенъ-Сакенъ подарилъ старшему изъ посланниковъ, князю Симодскому, карту Россіи, на 12 листахъ, только что отпечатанную при военно-топографическомъ депо; на другой день, командиръ парохода подарилъ князю чертежи и планы парохода и машины. Наконецъ, на третій день, въ день прихода, баронъ Остенъ-Сакенъ подарилъ ему планъ С.-Петербурга. Эти подарки заключились подаркомъ фотографическаго портрета трехъ лицъ, присланныхъ на встрѣчу посольства; князь, въ свою очередь, подарилъ имъ свои фотографическія карточки. Эти маленькіе подарки очень нравились японцамъ и вообще свидѣтельствуютъ о дружескихъ отношеніяхъ общества, плававшего на пароходѣ «Смѣлый».

«На высотахъ Дагерорда, «Смѣлый» встрѣтилъ 111 пуш. винтовой корабль «Императоръ Николай I.» Корабль былъ подъ парусами и салютовалъ флагу посланника 15 выстрѣлами, на что получилъ равный отвѣтъ. Посланники желали видѣть ближе корабль; онъ легъ въ дрейфъ и пароходъ «Смѣлый» обошелъ его со всѣхъ сторонъ. На второй день перехода, была довольно сильная качка и многіе изъ членовъ миссіи чувствовали морскую болѣзнь. На третій день плаванія, вечеромъ въ 10 часовъ, чрезъ трое сутокъ и два часа, пароходъ «Смѣлый» благополучно достигъ Кронштадта и сталъ на якорь на маломъ рейдѣ; а на другой день, 28 іюля с. с., въ полдень, посольство отправилось въ С.-Петербургъ.

«Во все это время, члены миссіи выказали много ума, такта и любознательности; съ ними также обходятся очень вѣжливо и предупредительно, такъ что отношенія сохранились самыя дружескія. Въ продолженіе плаванія, постоянно кто нибудь изъ членовъ посольства рисовалъ и записывалъ все, что попадалось интереснаго. Какъ деликатны посланники, это можно было видѣть въ ихъ постоянной заботливости о музыкантахъ и прислугѣ. Музыканты, скажемъ мимоходомъ, очень понравились японцамъ; самъ посланникъ, князь Симодскій, приказывалъ всякій разъ благодарить ихъ.

«Еще одна особенность: когда перевозили багажъ, кажется болѣе 300 ящиковъ и тюковъ, тогда единственно очень заботились всѣ члены миссіи, это объ одномъ ящикѣ, въ родѣ деревянной вѣдлѣ, въ которомъ хранились: вѣрительная грамота посла и копіи съ трактатовъ. «Это моя жизнь», говорилъ нѣсколько разъ посланникъ, указывая на ящикъ. На денежный сундукъ не обращали никакого

вниманія; правда, онъ вѣсилъ 20 пуд. и утащить его не легко было, не смотря на пренебреженіе, съ которымъ онъ былъ брошенъ на пристань въ Свиномюнде.

«Японскіе посланники выѣхали изъ Іедо въ началѣ января 1862 года на англійскомъ пароходѣ *Оденъ*; на пути они заходили: въ Гонъ-Конгъ, Сингапуръ, на Цейлонъ, въ Аденъ и въ Суэцъ, откуда по желѣзной дорогѣ и Средиземному морю отправились въ Европу. Въ половинѣ марта посольство прибыло въ Парижъ, къ 1-му мая н. с. они были въ Лондонѣ, гдѣ и провели май. Іюнь прошли въ Гагъ, іюль въ Берлинъ, откуда выѣхали 24 іюля с. с.»

Въ субботу 28-го іюля, около 2-хъ часовъ пополудни, посольство прибыло въ Петербургъ. На пристани его встрѣтили чиновники министерства иностранныхъ дѣлъ, отряды лейбъ-уланъ и жандармовъ, придворныя кареты и толпа любопытныхъ. Сопровождаемое конными отрядами, посольство было перевезено въ каретахъ шагомъ мимо Главнаго адмиралтейства въ запасный дворецъ на Дворцовой набережной, гдѣ для него, какъ говорятъ, приготовлено великолѣпное помѣщеніе.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ, 27 іюля. «Десять разъ прикинь, да разъ отрѣжь», говоритъ пословица, очень давно уже мнѣ извѣстная, но, къ несчастію, часто забываемая. Въ корреспонденціи № 7 Мор. Сб., говоря о рѣчныхъ пароходныхъ сообщеніяхъ Петербурга съ окрестностями, и указывая на нѣкоторые недостатки этихъ сообщеній, мы сказали, что пароходы не принимаютъ къ себѣ пассажировъ больше положеннаго числа, «потому что и взять физически невозможно»; къ сожалѣнію, черезъ недѣлю намъ пришлось раскаться въ своей поспѣшности: оказалось, что пароходы не только берутъ пассажировъ болѣе положеннаго числа, что это *физически* совершенно возможно, но что даже посадивши на пароходъ, вмѣсто 74 пассажировъ, 95 или 100, можно очень удобно влупить еще городничаго и даже быть увѣрену, что пароходъ въ штиль не захлебнется и что двѣ трети пассажировъ будутъ, *не стоя*, а сидя, совершать путешествіе. Конечно, о просторѣ и объ удобствахъ тутъ слѣдуетъ умалчивать, но стоитъ-ли говорить о такихъ *пустякахъ*, когда отсутствіе этихъ мелочныхъ удобствъ обуславливается *необходимостію*: вѣдь должны же пароходы приносить матеріальную пользу тѣмъ почтеннымъ лицамъ, которые, учредивъ пароходныя сообщенія, затратили на нихъ свои капиталы и *естественно* прежде думаютъ о себѣ, т. е. о своихъ выгодахъ, а потомъ уже о публикѣ. Вольно же этой публикѣ стараться не соединять, во всѣхъ случаяхъ, эту матеріальную пользу антрепренеровъ

съ своимъ комфортомъ; вольно же не привести первую въ зависимость отъ послѣдняго. Положимъ, что въ былыя времена на первомъ пассажирскомъ пароходѣ, начавшемъ дѣлать рейсы между Кронштадтомъ и Петербургомъ, нельзя было требовать большихъ удобствъ; положимъ, что нельзя слишкомъ претендовать на нихъ и теперь гдѣ нибудь на Байкалѣ, но въ Петербургѣ-то, въ наше время, такая безтребовательность—анахронизмъ. Намъ могутъ сдѣлать возраженіе, что требовательность эта ни къ чему не поведетъ, что не стоитъ толочь воду въ ступѣ.... мы, вмѣсто отвѣта, расскажемъ о случаѣ, бывшемъ на одномъ изъ нескпхъ пароходовъ Тайвани 9 іюля, и о послѣдствіяхъ этого случая: къ 3½ часамъ по полудни пароходъ, наполненный пассажирами, пришелъ, по обыкновенію, къ пристани Лѣтнаго сада; забравъ и отсюда пассажировъ, онъ долженъ былъ идти на дачу гр. Кушелева-Безбородко. Лпца, распоряжающіеся на пристани отпавленіемъ пароходовъ, не могли не видѣть, что пароходъ уже почти полонъ, тѣмъ болѣе, что кое-кто изъ публики, ждавшей на пристани, скромно заявлялъ имъ невозможность помѣститься на пароходѣ. Распорядители не обратили однако на это вниманія; послушная публика *помѣстилась* на пароходѣ, и онъ отвалилъ отъ пристани. Но довольно свѣжій вѣтерокъ и волненіе заставили публику въ этотъ разъ обратить вниманіе на свою численность, далеко превышавшую узаконенную цифру, и, подъ вліяніемъ мысли о могущей представиться опасности, *энергически* требовать немедленнаго возвращенія къ пристани. Шкиперъ послушался, на пристани унтеръ-офицеръ рѣчной полиціи пересчиталъ пассажировъ, и распорядители принуждены были дать другой пароходъ; съ тѣхъ поръ въ тѣ часы, въ которые наиболѣе бываетъ пассажировъ, возвращающихся изъ города на Кушелевку, даютъ почти всегда одинъ изъ самыхъ большихъ и лучшихъ пароходовъ. Слѣдовательно, есть же возможность заставить антрепренеровъ, хоть иногда, покоряться законнымъ требованіямъ публики.

Но слѣдуетъ-ли заявлять печатно подобные факты? ведетъ-ли это къ какимъ нибудь положительнымъ результатамъ?... Намъ кажется, что слѣдуетъ, и что лица, которымъ о томъ вѣдать надлежитъ, обратятъ вниманіе на эти строки, и если не теперь, то хоть на будущій годъ извлекутъ что нибудь изъ словъ чловѣка посторонняго, старающагося высказать не однѣ свои личныя наблюденія, но и мнѣніе большинства публики, обреченной на ежедневныя въ продолженіе всего лѣта путешествія на рѣчныхъ пароходахъ. Къ тому же и самолюбіе заставляетъ насъ думать, что нашъ голосъ, или, вѣрнѣе, голосъ Мор. Сбор. не совсѣмъ гласъ вопіющаго въ пустынѣ; Мор. Сборникъ уже давно обращаетъ свое вниманіе на рѣку

нашу вообще и на учрежденіе рѣчной полиціи въ особенности, и хотя, конечно, очень вѣроятно, что не *все* завѣдующіе дѣлами пароходныхъ компаній читаютъ его, но мы имѣемъ основаніе полагать, что вновь учрежденная рѣчная полиція знакома съ нимъ.... Какъ бы то ни было, въ прошедшій разъ мы говорили объ отчаянномъ состояніи боковыхъ пароходныхъ занавѣсовъ, и вотъ, въ половинѣ іюля, эти занавѣсы были замѣнены на нѣкоторыхъ пароходахъ новыми. Не входя въ разбирательство настоящихъ причинъ факта и удовлетворяя такимъ образомъ своему самолюбію, мы считаемъ не бесполезнымъ продолжать наши замѣтки.

Прошлый разъ мы говорили о нерегулярности пароходныхъ рейсовъ и въ особенности объ отступленіи отъ часовъ росписаній въ посылкѣ пароходовъ въ тѣ пункты, гдѣ для компаніи нѣтъ конкуренціи, такъ напр. дача Тимофѣева и дача гр. Кушелева-Безбородко. Туда ходятъ только пароходы г. Тайвани и К° (Невскаго легкаго пароходства), Сѣверное же общество или не хочетъ, или не можетъ выхлопотать для себя права имѣть тамъ пристани; мы скорѣе хотимъ вѣрнѣе послѣдней причинѣ, потому что нѣтъ возможности предполагать, чтобы Сѣверное общество не считало для себя выгоднымъ заняться этими рейсами: на обѣихъ дачахъ много живетъ чиновнаго люда, а мы полагаемъ, что пассажиры-чиновники, бывающіе въ городѣ регулярно, выгоднѣе для пароходовъ, нежели пассажиры-горожане, отправляющіеся по вечерамъ на острова, преимущественно въ праздничные дни и притомъ при хорошей только погодѣ. Если допустить эту послѣднюю причину, то выйдетъ, что пароходы г. Тайвани въ этомъ случаѣ пользуются монополіей. Въ какой степени это обстоятельство отзывается на публикѣ, мы, для характеристики, приведемъ слѣдующій случай:

8 іюля празднуется въ Шлиссельбургѣ Казанская Божія Матерь. Разумѣется, охотниковъ съѣздить туда въ этотъ день изъ Петербурга было не мало; обѣимъ компаніямъ пришлось послать туда нѣсколько экстренныхъ пароходовъ, и у г. Тайвани для поддержанія сообщеній съ ближайшими окрестностями осталось лишь нѣсколько маленькихъ пароходиковъ. Между тѣмъ, по случаю воскресенья и хорошей погоды еще наканунѣ на пристаняхъ были вывѣшены объявленія, что съ дачи гр. Кушелева-Безбородко въ этотъ день, кромѣ обычнаго парохода, отправляющагося въ 11 часовъ вечера, пойдетъ еще пароходъ въ полночь. На основаніи этого объявленія, лица, пріѣхавшіе на Кушелевку послушать музыку, гуляли совершенно покойно, увѣренные, что по окончаніи вечера для всѣхъ городскихъ достанетъ мѣста на пароходахъ. Однако, къ 10 часамъ погода испортилась, пошелъ проливной дождь, и многіе спѣшили на пристань,

чтобы уѣхать въ городъ въ 11 часовъ; но увы, не только къ 11-ти, но и къ 12-ти часамъ пароходъ не явился, и горемычной публикѣ пришлось искать пріюта на ночь на Кушелевкѣ или отправиться въ городъ пѣшкомъ; извозчика, разумѣется, въ такой дождь и за 2 рубля сыскать было нельзя. Мы знаемъ одного господина, который, побывавъ въ двухъ трактирахъ (одинъ на Кушелевкѣ, другой на Тимофѣевой), совершенно наполненныхъ ночующими, долженъ былъ до 2 часовъ ночи скрываться на набережной отъ дождя подъ навѣсами и только къ разсвѣту пришелъ пѣшкомъ въ городъ.

Компанія оправдывалась дурной погодой и темнотой, при которой пароходы будто бы не могли проходить подъ мостами; по этой же причинѣ она не хотѣла перевезти къ Лѣтнему саду на маленькихъ пароходахъ пассажировъ, вернувшихся на большихъ въ этотъ вечеръ изъ Шлиссельбурга, и заставила ихъ идти ночью при страшномъ дождѣ въ центръ города отъ Смольнаго монастыря. Однако, на другой день мнѣ удалось узнать изъ *самыхъ верныхъ* источниковъ истинную причину неприсылки пароходовъ на дачу гр. Кушелева-Безбородко: дѣло въ томъ, что всѣ большіе пароходы отосланы были въ Шлиссельбургъ, и въ Петербургъ къ вечеру возвратиться не успѣли, такъ что массу публики, отправившуюся вечеромъ на острова, пришлось возить на пароходикахъ, совершающихъ обыкновенно рейсы на Кушелевку, которымъ въ этотъ вечеръ темнота, однако, ходить на острова не помѣшала. Устроить эту операцію для господъ распорядителей Невскаго пароходства было дѣломъ чисто домашнимъ: о мнѣніи кушелевскихъ дачниковъ они рѣшительно не беспокоились; островскіе же посѣтителѣ—другое дѣло, съ этими шутить нельзя,—пожалуй переимѣнять милость на гнѣвъ, да и начать кататься на пароходахъ Сѣвернаго общества....

Кстати о темнотѣ и объ освѣщеніи: пароходы уже начали по вечерамъ зажигать свои разноцвѣтные фонарики, и на мостахъ надъ арками, подъ которыми проходятъ пароходы, мы видѣли красные фонари, но только фонари эти горѣли не на обѣихъ сторонахъ моста, а переносились съ одной на другую при приближеніи парохода. Мы не утверждаемъ, что это обыкновеніе существуетъ на всѣхъ мостахъ, но, проѣхавъ 2 раза вечеромъ подъ Литейнымъ мостомъ, мы замѣтили эту неисправность, а можетъ быть—экономію.

Вообще нужно сказать, что на Невѣ представляется нашей юной рѣчной полиціи широкое поле полезной дѣятельности. Не говоримъ о каботажѣ, о настоящихъ морскихъ судахъ, о пристаняхъ, о порядкѣ нагрузки и выгрузки товаровъ, о мостахъ и о засореніи фарватеровъ: дѣло людей, близко знакомыхъ съ этими частями, помогать ей, и словомъ, и дѣломъ, открывать и пресѣкать злоупо-

требленія. Рѣчные пассажирскіе пароходы, повторяемъ, далеко еще не совершенны, и на каждомъ шагѣ представляются случаи, въ которыхъ страдаетъ публика отъ совершеннаго къ ней невниманія антрепренеровъ. Вотъ помѣщенный въ Полиц. Вѣд. случай, который, разумѣется, могъ бы быть устраненъ при надлежащемъ вниманіи: «9 іюля въ 9 часу утра, пароходъ *Олма*, принадлежащій купцу Тайвани, проходя съ Крестовскаго острова по рѣкѣ большой Невкѣ къ Лѣтнему саду, съ пассажирами до 30 человекъ, близъ пристани Сѣвернаго пароходства, что на Аптекарскомъ островѣ, выбросилъ изъ пароваго котла, чрезъ дымовую трубу, незначительную часть воды, которою обило одежду пяти пассажирамъ. Остановленный тотчасъ пароходъ сдѣлъ всѣхъ пассажировъ на слѣдовавшій за нимъ другой пароходъ *Гиврило-Москвинъ*, принадлежащій Сѣверному пароходству. Полиціею послѣдовано, что по показанію машиниста и шкипера, паровой котелъ былъ наполненъ излишнею водою, которую и выбросило въ трубу, безъ всякаго вреда паровой машинѣ. Пассажирамъ вообще не причинено никакого вреда». То есть кромѣ облитаго платья?

Постараемся въ краткихъ словахъ повторить тѣ скромныя желанія, которыя заявили въ обѣихъ нашихъ корреспонденціяхъ, повторить то, чего хотимъ отъ гг. управляющихъ дѣлами нашихъ рѣчныхъ пароходныхъ компаній. Мы хотимъ, чтобы пароходы аккуратно исполняли рейсы въ часы, назначенные по росписаніямъ и по особымъ случайнымъ объявленіямъ; чтобы на пароходы ни въ какомъ случаѣ не допускались пассажиры въ большемъ, противу положеннаго, числѣ (*); чтобы пароходы были снабжены спасительными буйками не на бумагѣ, а на дѣлѣ. Хотимъ, чтобы была дѣйствительная возможность укрыться отъ дождя подъ крышею и за занавѣсками, или покрайней мѣрѣ предохранить ноги пассажировъ отъ воды, которой во время дождя, при закрытыхъ шпигатахъ, обыкновенно собирается на палубѣ въ кормовой части вершка на два. Мы хотимъ, чтобы чистота на пароходахъ заключалась не въ красныхъ рубашкахъ, надѣваемыхъ матросами *по праздникамъ*, а въ ежедневномъ тщательномъ мытьѣ парохода, какъ это дѣлается на военныхъ судахъ, на многихъ *хорошихъ* коммерческихъ и на всѣхъ заграничныхъ пассажирскихъ пароходахъ. Наконецъ, намъ кажется, что пароходныя компаніи не остались бы въ убыткѣ, если бы учредили съ будущаго лѣта рейсы, съ тѣхъ пристаней, на которыя мы указали въ прошедшей корреспонденціи; въ желаніи публики тутъ разумѣется сомнѣваться нельзя.

(*) Мы слышали, что за каждаго лишняго пассажира пароходъ обязанъ платить штрафъ; исполненіе этой мѣры, разумѣется, всего скорѣе прекратитъ зло.

Съ мыса Доброй Надежды, 15 мая 1862 г.—13 февраля въ 9 часовъ утра мы простились съ Кадиксомъ и Европой; корветъ нашъ «Новикъ» поднялъ якорь и далъ ходъ въ машинѣ; «Богатырь», прорѣзавъ нашъ бортъ, уже качался за траверзомъ Кадикскаго маяка; «Рында» съ готовыми парами еще оставалась на рейдѣ; неbolѣе какъ черезъ полчаса мы догнали поджидавшій насъ «Богатырь»; отпустивъ лоцмановъ, въ послѣдній разъ махая фуражками, мы пожелали другъ другу счастливаго пути и скорого свиданія въ Китаѣ. Продержавшись вмѣстѣ до меридіана St-Vincent'a, мы получили легкій О; на «Новикѣ» тотчасъ прекратили пары и вступили подъ паруса, а «Богатырь» вскорѣ скрылся за горизонтомъ подъ парами. Восточный вѣтеръ, которому мы радовались, измѣнилъ намъ на другой же день, и упорно простоялъ цѣлую недѣлю между SW и NW, сопровождаемый сильными порывами и почти постояннымъ дождемъ. Въ продолженіе этой недѣли свѣжестъ вѣтра неоднократно заставляла насъ брать третій рифъ и даже крѣпить нижніе паруса. «Новикъ», знакомый съ Великимъ и Индѣйскимъ океанами, плавно и покойно взбирался на волны, принимая въ себя только легкія брызги; но тѣмъ не менѣе, старый служака чувствовалъ погоду, и течь, замѣченная по выходѣ изъ Бресга, усилилась до 1¼ дюйма въ часъ. Мы обходились однако безъ масѣевой помпы и выкачивали воду одними шкунъ-помпами. Не смотря на неблагопріятныя обстоятельства, мы старались податься къ западу и со стихшимъ вѣтромъ 20-го числа добрался до 11°57' W долготы; опять засвѣжѣвшій вѣтеръ, все-таки отъ SW и NW, проводилъ насъ до Канарскихъ острововъ и тутъ совсѣмъ оставилъ.

Едва корветъ прешелъ подъ парами траверзъ о-ва Пальма, какъ задулъ легкій пассатъ, ближе къ О. Зыбъ почти улеглась, воздухъ сдѣлался мягче; словомъ, чувствовались тропики. Кажется, кругомъ по прежнему небо да вода, а между тѣмъ какая разниа: самая форма облаковъ, цвѣтъ воды, стада летучей рыбы, солнце высоко надъ головой и ясныя прозрачныя ночи; все это какъ то располагало къ хорошему состоянію духа; палуба побѣлѣла, команда сняла фланелевыя рубашки, весь корветъ принялъ какъ будто праздничный видъ. Къ довершенію удовольствія, впереди показалось судно, и скоро мы были уже рядомъ; если бы теперь старые новикіе сослуживцы видѣли, какъ мы обошли австралійскій клиперъ съ эмигрантами изъ Ливерпуля, то я увѣренъ, что мы позавидовали бы....

Впрочемъ, мы встрѣчали много судовъ, и это какъ бы служило доказательствомъ, что курсъ, нами избранный, вѣренъ. Пассатъ, дувшій все время неровно, постепенно стихалъ, и 1 марта мы раз-

вели пары и закрѣпили паруса, а на слѣдующій день положили якорь на порто-грандскомъ рейдѣ.

Рейдъ мы нашли довольно оживленнымъ; около 25 купеческихъ судовъ различной величины, по большей части угольщикова, были разбросаны въ бухтѣ. Англичане, избравъ Порто-Гранде станціей для почтовыхъ пароходовъ, задали себѣ задачу устроить возможно скорую погрузку угля; и дѣйствительно довели ее до совершенства, безъ роскоши и выполняя одно необходимое.

На угольныхъ дворахъ, находящихся вблизи берега, насыпаютъ уголь въ мѣшки слѣдующаго устройства: мѣшокъ ошаначенъ кругомъ по шву и верхнему отверстію, и имѣетъ двѣ стропки, за которыя при подъемѣ весьма скоро и удобно закладывается гакъ; шкаторина по отверстію облегчаетъ насыпку угля, а шкаторина по шву предохраняетъ мѣшокъ отъ рванья; замѣчу между прочимъ, что угольные мѣшки сшиты не изъ ветхой парусины, а напротивъ изъ крѣпкой и толстой. Насыпанные мѣшки везутся на тележкахъ по рельсамъ, выведеннымъ перпендикулярно берегу, на пристань, гдѣ ихъ нагружаютъ въ шаланды, которыя по нагрузкѣ буксируются небольшимъ желѣзнымъ пароходомъ; здѣсь англичане оставляютъ васъ въ покое и только, по поднятіи условнаго знака, этотъ же пароходикъ является, чтобы увести пустую шаланду. Имѣя на каждой сторонѣ по лееру отъ одного до другаго нока нижнихъ реевъ, и на каждомъ леерѣ по три горденя съ гакомъ, можно поднять заразъ 6 мѣшковъ; для этой работы совершенно достаточно 60 человѣкъ (что составляетъ, какъ разъ норвегскую вахту); изъ нихъ на каждомъ горденѣ по 6 челов., 6 чел. въ шаландахъ закладываютъ горденя, 6 чел. на сѣткахъ отводятъ мѣшки отъ борта и по 2 челов. въ мѣшку, чтобы высыпать уголь въ ящики. Каждый мѣшокъ имѣетъ вѣсу 5 пуд., слѣдовательно въ одинъ разъ можно поднять 30 пудовъ; если считать промежутки, между закладываніемъ горденя въ шаландѣ и высыпкой угля въ яму, въ 5 минутъ, то въ 1 часъ можетъ быть погружено 6 тоннъ, такъ что 10½ тоннъ, потребныхъ для корвета, можно погрузить въ 16½ часовъ, работая на двѣ сѣмьи. Погрузка могла бы быть еще скорѣе, если взять мѣшки большей величины; напр. съ мѣшкомъ въ 12 пуд., 100 тоннъ будутъ погружены въ 9 часовъ. Бóльшій трудъ при подъемѣ большаго груза вознаграждается меньшимъ числомъ часовъ работы, а между тѣмъ для людей это не можетъ быть обременительно: считая по 6 человѣкъ на подъемъ мѣшка, на каждого приходится по 2 пуда. Возможность такъ скоро погрузиться заставила не только англійскіе, но и всѣ трансатлантическіе пароходы, идущіе въ южное полушаріе, избрать Порто-Гранде своей станціей, тѣмъ болѣе, что

уголь тамъ получается изъ New-Castle'я и отличнаго достоинства.

Черезъ двое сутокъ по нашемъ приходѣ, 4 марта, около полуночи въ сѣверномъ проходѣ мы увидали корветъ «Богатырь». Онъ показавъ свои позывные, ночнымъ сигналомъ, мы ему отвѣчали тѣмъ же, но «Богатырь» не спустился на рейдъ, а, пройдя «Bird island» съ внутренней стороны, легъ въ дрейфъ и прислалъ катеръ съ нашими письмами, взятыми на Мадерѣ. Катеръ пробылъ у насъ около $\frac{1}{4}$ часа и мы успѣли только узнать, что «Богатырь» направляетъ свой путь въ Монте-Видео, и что онъ видѣлъ 3-го числа «Рынду», который отсталъ. Впрочемъ, корветъ «Рында» отсталъ немного, — къ 6 час. утра онъ стоялъ уже на якорѣ въ кабельтовѣ отъ насъ. Хотя онъ, выйдя изъ Кадикса, спустился къ югу ранѣе, нежели совѣтуютъ карты Мори, переходъ его былъ удачнѣе, чѣмъ нашъ. Придя на порто-грандскій рейдъ двумя сутками позже насъ, онъ успѣлъ побывать на Тенерифѣ и занять нѣсколько страницъ своего плаванія пріятными воспоминаніями о спасеніи людей съ разбившагося испанскаго парохода *Contabria* (*).

Тяга всего стоячаго такелажа и тированіе, къ которымъ мы приступили тотчасъ по приходѣ въ Порто-Гранде, шли весело и скоро; это не брестская дождливая погода, а тропики и 25°R въ тѣни; талрепа такъ и ползли въ конферахъ, фокковые нижніе и стень-ванты были вытянуты на одинъ шабашъ, не измѣняя обыкновеннаго часа обѣда, а гротовые послѣ обѣда. Всѣ работы на корветѣ и погрузка угля были кончены 5-го; насъ задерживали только заказанные быки. Въ продолженіе стоянки, вся команда по очереди была на берегу. За невозможностію истратить деньги (потому что два, три кабака, которые есть въ Порто-Гранде, до того грязны и гадки, что посѣтителей изъ нашихъ было мало) и за отсутствіемъ города, матросы кучками отправились въ горы, и съ корвета было видно, какъ бѣлыя точки карабкались на разныхъ возвышеніяхъ. Такого рода моціонъ избавлялъ отъ обыкновенныхъ хлопотъ при сборѣ команды: почти всѣ собрались ранѣе назначеннаго времени, а по возвращеніи на корветъ коки едва успѣвали подкладывать въ баки, такъ сильно разыгрывался аппетитъ у гулявшихъ. Мы также съѣзжали на берегъ, — со свисткомъ «окончить работы» и закатомъ солнца вечера были наши. Угольные дворы и нѣсколько десятковъ лачугъ — жилище угольщиковъ, выстроенные безъ малѣйшаго притязанія на архитектуру, въ дѣйствительности не представляли ничего заманчиваго. И тѣ, которые были постарше и полѣннѣе совершенно спокойно оставались на корветѣ, говоря: «вотъ Кадиксъ, Неаполь, Ницца — это стоянки,

(*) См. М. Сб. № 4, 1862, рап. ком. «Рында».

тамъ можно съѣхать на берегъ, тамъ есть театръ, хорошій отель, тамъ можно кейфовать; а здѣсь что? какія то обезьяны вмѣсто людей!» Напрасно остальная компанія доказывала, что нельзя желать на необитаемомъ почти островѣ того же, что есть въ Лондонѣ; прогулка по горамъ вызывала, со стороны нашихъ молодыхъ стариковъ, улыбку сожалѣнія. Хотя природа въ Порто-Гранде не особенно привлекательна, но это не очень огечалило желавшихъ поразвлечься. Отлогій песчаный бережокъ, змѣвившійся влѣво отъ города, далъ прекрасную мысль устроить на немъ вечерній чай. Въ 8 часу, отвалилъ катеръ, нагруженный на половину гуляющимъ и на половину разными припасами. Приставши прямо къ берегу, мы вытащили катеръ на мягкій и гладкій, какъ атласъ, песокъ, потомъ устроили изъ парусовъ, веселъ и крюковъ палатку и разложили костеръ; въ сооруженіи палатки, какъ и въ вытаскиваніи катера принимали участіе всѣ безъ исключенія; эти то приготовленія, вмѣстѣ съ прогулкой по берегу, такъ всѣхъ увлекли, что никто и не думалъ о привезенныхъ запасахъ и чаѣ; почти все это нетронутое досталась гребцамъ. Намъ всѣмъ гораздо болѣе нравилась окружающая обстановка, нежели собственно цѣль псѣздки. Дѣйствительно, никакія самыя изящныя декораціи не могли сравниться съ удачнымъ мѣстоположеніемъ нашей гулянки. Передъ нами уходилъ въ даль рейдъ, и стоящія на немъ суда выступали темными силуэтами; по отлогому берегу разбѣгался легкій бурунъ и плескъ воды сливался съ нашими голосами; въ нѣсколькихъ саженьяхъ отъ берега фантастическая палатка, костеръ, ярко освѣщающій лица лежащихъ и сидящихъ вокругъ его; на заднемъ планѣ со всѣхъ сторонъ подымались высокія горы. Насъ покрывало темносинее южное небо, и полная луна, освѣщая всѣ предметы бѣлымъ свѣтомъ, бросала по землѣ и горамъ рѣзвія и длинныя тѣни. Эта сцена напоминала намъ цыганскій таборъ въ Триваторѣ—разница состояла въ томъ, что не было наковатень и пѣли простыя русскія пѣсни; впрочемъ, тутъ каждый занимался тѣмъ, что болѣе подходило къ его характеру. Нѣсколько человѣкъ просто лежали на спинѣ и смотрѣли на небо, другіе собрались вокругъ огня и заливались пѣснями—быстро переходя отъ веселой и шумной «Во лузяхъ» къ возбуждающему грустныя воспоминанія «Рекрутскому набору».

Черезъ день или два по приходѣ «Рынды» мы были приглашены ловить рыбу неведомъ, булленымъ ею въ Англіи; такъ какъ насъ было человѣкъ шесть, то мы не могли бы одни управиться; на вызовъ въ командѣ нашлось много охотниковъ старыхъ рыбаковъ, и это было для нихъ пріятною неожиданностію. Хотя мы ничего по-

что не поймали, но три съ половиной часа прошли самымъ незамѣтнымъ образомъ; щедро сыпались прибаутки и совѣты, самые противурѣчащіе одинъ другому; то всё съ трепетомъ замирали, чтобы захватить рыбу сонною и выступали медленно, боясь разбудить ее; когда же въ неводѣ все таки оказывалось какія нибудь три рыбки и опалѣлый ракъ, градъ упрековъ обрушивался на совѣтовавшихъ соблюдать тишину, и въ слѣдующій разъ всё шумѣли и плескали по водѣ сколько было силы, чтобы взбударажить рыбу и заставить ее попасть въ неводъ неожиданно. Но тѣмъ не менѣе, ни тѣ, ни другіе совѣты пользы не приносили, и мы все таки воротились совершенно довольные своей ловлей. Между судовыми командами, можно найти понимающихъ дѣло во всѣхъ отрасляхъ простаго крестьянскаго быта и во всѣхъ мастерствахъ, отъ деревенскаго пастуха до какого нибудь петербургскаго мѣщанина золотильщика и живописца лаковыхъ подносовъ. И всякая возможность заняться своимъ прежнимъ ремесломъ всегда доставляетъ матросу большое удовольствіе. У насъ нѣсколько старыхъ рыбаковъ принялись съ любовью за неводъ, и онъ уже почти готовъ.

Вечеромъ 7 числа привезли быковъ, а 8-го мы вышли въ море подъ парами; корв. «Рында» остался съ намѣреніемъ сняться на слѣдующій день и слѣдовать на м. Доброй Надежды. Выйдя южнымъ проходомъ, «Новикъ» взялъ курсъ на островъ Сан-Яго. Утромъ 9 числа мы положили свой якорь въ бухтѣ Порто-Прайо, а 10 числа снялись съ якоря подъ парусами, налившись водой и взявъ запасъ свѣжей зелени.

Первые 5 дней нашего 53 дневнаго перехода до мыса Доброй Надежды мы шли съ NO пассатомъ подъ лиселями; дѣлая широту къ S, мы вмѣстѣ съ тѣмъ подавались къ W, чтобы по совѣту Мори пересѣчь полосу экваторіальныхъ штилей въ наиболѣе узкомъ ея мѣстѣ. Мнѣ кажется, впрочемъ, что Мори, совѣтуя подаваться къ западу, имѣлъ въ виду собственно парусныя суда, справедливо рассчитывая, что парусному судну выгоднѣе имѣть даже противный вѣтеръ, съ которымъ оно можетъ лавировать, нежели въ штиль оставаться на мѣстѣ. Но паровымъ судамъ, имѣющимъ вспомогательныя средства, гораздо выгоднѣе, сдѣлавъ возможно большій запасъ каменнаго угля въ Порто-Гранде, идти до границы NO пассата и пересѣчь штили подъ парами гораздо восточнѣе. Истраченный уголь всегда вознаградится возможностью въ SO пассатѣ держать полнѣе и слѣдовательно быстрѣе мѣнять широту.

Потерявъ пассатъ 15-го марта, съ сильнымъ шкваломъ отъ OSO, въ продолженіе цѣлаго мѣсяца, до 14 апрѣля мы сдѣлали 38° широты, а долготу увеличили къ W до 33° 18'. Перейдя экваторъ

въ долготѣ 27° 37', мы принуждены были держать круто, чтобы не приблизиться много къ берегу; приходилось даже поворачивать на другой галсъ. Пассать же дулъ отъ OSO и SOto, перемежаясь штилами, и проводилъ насъ за 30° широту. Переходъ этотъ, неблагоприятный для купеческаго судна, для насъ былъ даже кстати; 30 дневный переходъ, съ легкимъ пассатомъ и тропическими погодами, далъ намъ возможность просушить парусную каюту, фундаментально переложить до самаго дна шкиперскую каюту, перебрать и провѣтрить сухари и бротъ-камеру и вообще заняться тѣмъ, что требуетъ времени и хорошей погоды.

На остальномъ переходѣ до мыса Доброй Надежды обстоятельства были гораздо благоприятнѣе, и 51° долготы мы прошли въ 18 дней, не имѣя ни разу 3-хъ рифовъ. Только удовольствіе хорошаго суточного плаванія всегда соединялось съ неудовольствіемъ чаще качать воду: съ возрастающимъ числомъ узловъ, увеличеніемъ размаховъ, возрастало и количество прибывавшей воды; наибольшая течь доходила до 3¼ дюймовъ въ часъ; какъ видно, вода просачивалась сквозь подводную обшивку, которая по приходѣ на якорь была проконопачена. Въ настоящее время течь отъ ¼ до 1-го д. въ часъ.

На рейдѣ въ Simon's bay, мы застали «Рынду», бросившій якорь за 17 часовъ до насъ. Его, свернутый еще въ Кронштадтѣ, топъ гротъ-мачты, совсѣмъ свернулся за двѣ недѣли до прихода въ Simon's bay, и почти 1500 миль «Рында» сдѣлалъ съ мачтой, державшейся только шкалами и найтовыми. На шкалы была употреблена палубная доска на ребро впереди подъ бейфутнымъ бугелемъ, сзади были положены выгнутыя по бугелямъ двѣ желѣзныя полосы въ 7/8 д. толщины и 9 футъ длиною; сверхъ этихъ желѣзныхъ полосъ лежалъ старый гикъ. Кромѣ этихъ главныхъ крѣплений впереди путень-вантъ лежало два лисель-спирта, а сзади, вдоль распиленная брамъ-стенгъ; взявъ всѣ эти деревья предварительно фальшивыми найтовыми, потомъ положили 9 настоящихъ ординарныхъ найтовыхъ, отъ 6 до 9 шлаговъ, въ равномъ разстояніи одинъ отъ другаго, и забили ихъ въ промежуткахъ между шкалами, продолжавшимися внизъ на 19 футъ отъ марса. За топъ гротъ-мачты былъ взятъ 8 дюймовый кабельтовъ, двумя шлагами и на-крестъ въ кормовые порта черезъ канифасы, принайтовленные къ брусамъ за бортомъ; кабельтовъ, выбранный сначала на шпиль, окончательно былъ вытянутъ мантилемъ и завернутъ на буксирные кнехты. Форъ и гротъ-стенгамъ были заведены въ помощь также контра-штаги: форъ-стенгѣ къ входному трапу черезъ канифасъ на средніе буксирные кнехты, а гротъ-стенгѣ, въ ретирадные порты

и на тотъ же кнехтъ, гдѣ были завернуты гротовые контра-штаги. Съ такимъ крѣпленіемъ «Рында» носилъ марсель и гротъ, разумѣется съ нѣкоторою осторожностію. Гротовая брамъ-стенга была спущена въ ростры. Когда по приходѣ на рейдъ сняли найтовы, шкалы, такелажъ и спустили стеньги и рею, мачта совсѣмъ выпрямилась. Англійскій мастеръ, приглашенный осмотрѣть ее, дойдя до половины вантъ, не пошелъ далѣе, говоря: «quite sufficient—мачта дальше идти не можетъ». Кромѣ свернутого топа, по всей мачтѣ идутъ глубокія косослойныя трещины спиралью, а когда вынули мачту и сняли бугеля, то подъ бейфутнымъ бугелемъ оказалась поперечная трещина болѣе чѣмъ на $\frac{1}{2}$ діаметра. Мнѣ кажется, впрочемъ, что окончательно свернуться топу помогала не одинаковая эластичность проволочныхъ штаговъ и тросовыхъ вантъ, при сильной килевой качкѣ, которую корветъ имѣлъ подъ парами, встрѣтившись съ SW зыбью въ штилевой полосѣ. Теперь «Рында» стоитъ со стрѣлами вмѣсто гротъ-мачты. А съ «Новикомъ» въ чистотѣ и красотѣ, изъ всѣхъ военныхъ судовъ, стоящихъ на рейдѣ, можетъ равняться только англійскій фрегатъ *Narcissus*; онъ даже чище «Новика», но его чистота какъ-то уже черезъ-чуръ опрятна; словомъ, это чистота, которая говоритъ сама: «я давно, давно стою на якорѣ»; тогда какъ на «Новикѣ» зимнія брамъ стеньги и вся посадка имѣетъ другой характеръ; на «Новикѣ» видны слѣды океана и переходовъ.

А. Леманъ.

ЗАГРАНИЧНАЯ МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Вопросъ о блокадѣ морскихъ береговъ, возникшій по поводу войны въ Соединенныхъ Штатахъ, и послѣднее его разрѣшеніе.—Продолженіе англійскихъ опытовъ надъ плавниками для брони новаго фрегата *Minotaur*, и разрывъ большой пушки Армстронга.—Новый вспомогательный руль г. Варрена, для винтовыхъ судовъ.—Передѣлка 110 пуш. кор. *Royal Sovereign* въ батарею съ куполами капитана Кольза.

Настоящее время представляетъ будущимъ морскимъ историкамъ трудъ, правдиво записать въ лѣтописи флотовъ и нынѣшнюю экспедицію французовъ въ Мексику, и послѣднія дѣйствія англо-французовъ въ Китаѣ, запечатлѣнные смертью храбраго французскаго адмирала Проте; самоуничтоженіе военнаго флота Соединенныхъ штатовъ; возникновеніе военныхъ флотовъ итальянскаго и германскаго; появленіе новаго рода военныхъ судовъ во всѣхъ флотахъ морскихъ державъ; первыя встрѣчи въ бою этихъ судовъ на водахъ американскихъ, и много другихъ фактовъ, совершавшихся съ такою быстротою, что описанія ихъ старѣлись подъ перомъ. Всѣ они болѣе или менѣе запечатлѣны въ памяти моряковъ, какъ главныхъ участниковъ этихъ событій, имѣвшихъ значительную долю вліянія на ихъ служебную опытность. Въ послѣднее время почти нѣтъ вопроса въ разнообразной сферѣ дѣятельности морскаго офицера, который не былъ бы возбужденъ, пересмотрѣнъ, внесенъ и поставленъ въ новомъ свѣтѣ на судъ общественный. Среди ихъ занимаетъ мѣсто и важный вопросъ о блокадѣ морскихъ береговъ, къ сожалѣнію, вопросъ до сихъ поръ еще нерѣшенный положительно. Настоящіе событія ожесточенной гражданской войны въ Соединенныхъ штатахъ съ новой силой вызываютъ его на обсужденіе законодательныхъ, и нельзя не пожелать, чтобы европейскіе кабинеты сколь возможно скорѣе согласились на счетъ его рѣшенія, которое въ будущемъ избавило бы военнаго моряка отъ нареканій въ пиратствѣ и обратило его занятія преимущественно на покровительство флотамъ коммерческимъ, которые отъ полюса до полюса бороздятъ океаны, разнося произведенія земли и человеческихъ рукъ по всѣмъ уголкамъ земнаго шара, и которыхъ щадятъ стихіи, но не щадитъ вражда народовъ.

Въ числѣ множества разрѣшенныхъ вопросовъ, относящихся до

международнаго морскаго права одинъ, довольно важный, вопросъ остается еще по сіе время неразрѣшеннымъ, и именно: слѣдуетъ ли въ случаѣ войны между двумя или болѣе морскими державами блокировать все протяженіе морскаго берега, принадлежащаго непріятелю, или же ограничиваться только мѣстами, защищаемыми крѣпостями, или содержащими непріятельскія военныя суда? Это, какъ замѣчаетъ авторъ статьи о британской и американской «блокадахъ», помѣщенной въ іюльской книжкѣ *Colburn's Magazine*, составляетъ одну изъ важнѣйшихъ задачъ человѣческаго прогресса, которую въ настоящее время разрѣшаютъ Соединенные штаты на пользу всего человѣчества.

Вопросъ: что есть военная контрбанда? можетъ быть предоставленъ рѣшенію судебныхъ мѣстъ. Предложеніе изъятія частной собственности отъ захватыванія на морѣ военными судами едва ли будетъ благопріятно принято въ настоящее время англійскимъ правительствомъ или правительствами воюющихъ американскихъ штатовъ. Изъ разсмотрѣнія его при настоящемъ положеніи націй нельзя извлечь особенной пользы, и до возстановленія спокойствія въ Америкѣ ничего нельзя сдѣлать для его принятія. Вопросъ: должны ли купеческія суда нейтральныхъ государствъ подвергаться во время войны въ открытомъ морѣ осмотру судами, принадлежащими постороннему правительству, не заслуживаетъ теперь особеннаго вниманія. Общественное мнѣніе, по крайней мѣрѣ въ Англіи, все еще въ пользу права обыска, права, за которое англичане всегда такъ сильно стояли, что послѣдняя война съ Соединенными штатами была начата единственно для его поддержанія, — права, которое недавно было предоставлено англичанамъ Соединенными штатами для подавленія торга неграми.

Остающійся за тѣмъ вопросъ о блокадѣ возникъ собственно отъ веденія и послѣдствій нынѣшней войны въ Америкѣ. Образъ этого веденія и его гибельные повсюду результаты, подняли вопросъ о блокадѣ не только во всей Европѣ, но и въ самыхъ федеральныхъ штатахъ. Даже штаты Новой Англіи, бумагопрядильные фабриканты Ловелла и другихъ городовъ, могутъ предложить себѣ вопросъ: неужели президентъ Линкольнъ и его кабинетъ поступили благо-разумно, обложивъ блокадой обширный берегъ Юга; неужели, принимая въ соображеніе интересы одной только Америки, не касаясь интересовъ Европы, нельзя было ограничить блокаду мѣстами, защищаемыми крѣпостями или содержащими военныя суда конфедеральнаго правительства.

Вопросъ этотъ скорѣе можно считать политическимъ, а не вопросомъ *права*. До тѣхъ поръ, пока международный законъ не ограничитъ блокады и не дастъ какого нибудь правила для руководства

воюющихъ государствъ въ опредѣленіи этихъ границъ, ихъ обширность и строгость должна быть опредѣляема не закономъ и не на основаніи права, но исполнительною властью различныхъ правительствъ, военными и морскими офицерами и на основаніи политики. Въ послѣднее время много было говорено о «правѣ блокады». Но существуетъ ли такое право! Какъ воюющіе, мы можемъ имѣть право учредить блокаду и, при извѣстныхъ обстоятельствахъ, можно воспользоваться этимъ правомъ; но трудно сказать какимъ образомъ мы можемъ имѣть *право* закрыть всѣ порты.

При нынѣшней американской войнѣ нельзя не спросить: можетъ ли федеральное правительство имѣть притязаніе на «право» блокировать весь берегъ конфедеральныхъ штатовъ? Президентъ Линкольнъ и его кабинетъ могутъ запретить, или принять мѣры противъ вторженія въ свои владѣнія, все равно будетъ ли это вторженіе произведено союзниками или врагами, но они присваиваютъ себѣ право недопускать нейтральныхъ суда въ мѣста или порты, несоставляющіе дѣйствительной собственности федеральнаго правительства и во время разрыва неимѣвшіе крѣпостей, — такое право, смѣло можно сказать, основано на правѣ сильнаго. Сѣверные штаты имѣютъ свои собственныя владѣнія и могутъ допускать или недопускать въ нихъ только по праву силы. Но въ тѣхъ мѣстахъ, составляющихъ собственность Южныхъ штатовъ, гдѣ нѣтъ силы, не должно быть блокады. Въ этомъ заключается теорія блокады, и если бы она строго приводилась въ исполненіе, нейтральные суда, идущія въ какой либо портъ Южныхъ штатовъ и выходящія изъ него, не должны подвергаться захватыванію (разумѣется, если они не везутъ военной контрабанды), послѣ удаленія отъ берега на пушечный выстрѣлъ. Законъ, однако же, по практическому толкованію американцевъ, гласитъ совсѣмъ другое: Они захватили недавно британское судно *Sarah Star*, находившееся въ морѣ въ 32-хъ миляхъ отъ порта; пароходъ *Circassian* — въ Гаваннѣ, а шкуну изъ Вильмингтона, въ августѣ 1861 г. и нѣсколько другихъ судовъ, когда блокада была еще только номинальная. Быть можетъ, согласованіе теоріи и закона принесетъ въ будущихъ войнахъ пользу какъ воюющимъ, такъ и нейтральнымъ сторонамъ. Во всякомъ случаѣ слѣдующее измѣненіе было бы принято всѣми: изыятіе коммерческихъ нейтральныхъ судовъ (конечно, не везущихъ военной контрабанды) отъ захватыванія за нарушеніе блокады, если они не будутъ остановлены или не получаютъ сигнала за десять миль отъ берега. Эта переменна устранила бы бумажныя блокады и предоставила бы свободу морей нейтральнымъ судамъ въ военное время.

«Блокады, чтобы быть законными, должны быть дѣйствительны»,

это давнишнее международное правило. Къ этому предлагали присовокупить условіе, что они должны быть дѣйствительны только въ отношеніи къ нѣкоторымъ мѣстностямъ. «Блокады, говоритъ Кобденъ: должны ограничиваться военными портами и городами, осаждаемыми, въ то же время, съ берега.» Это предложеніе встрѣтило множество возраженій. Этимъ измѣненіемъ, вѣроятно, не предполагается дѣлать изъятіе отъ блокады для устьевъ рѣкъ, защищаемыхъ крѣпостями или закрытыхъ цѣпями и содержащихъ въ себѣ военныя суда. Кромѣ того, если блокады будутъ ограничены только военными портами и городами, осаждаемыми, въ то же время, съ берега, то большая часть такого флота, какъ, напримѣръ, англійскій, окажется бесполезною. Подобное предложеніе непримѣнимо къ Англіи. Нельзя ожидать, чтобы она, какъ морская держава, по преимуществу, могла блокировать военный портъ и, въ то же время, осаждать его съ берега.

Надо думать, что слѣдующее предложеніе вѣрнѣе выразить значеніе словъ г. Кобдена: «блокады должны учреждаться только надъ военными портами и мѣстами, защищаемыми крѣпостями или военными судами.»

Даже и это предложеніе, повидимому, не можетъ быть введено въ международный законъ. «Неужели, говоритъ авторъ статьи о блокадахъ, мы должны быть обязаны употреблять наши военныя силы только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ? Неужели мы дадимъ непріятелю право выбирать себѣ поле сраженія? Конечно нѣтъ. Могутъ встрѣтиться случаи, въ которыхъ обложить блокадой незащищенные коммерческіе порты было бы не только для насъ выгодно, но и необходимо для нашего самоохраненія. Если бы мы были въ войнѣ съ Франціей, и если бы Гавръ, Діепъ, Кале и другіе чисто коммерческіе порты на французскомъ берегу были не защищены, а между тѣмъ, внутри Франціи собиралась бы армія, съ цѣлію сѣсть на суда въ этихъ портахъ и высадиться на нашихъ берегахъ, съ нашей стороны было бы сумасбродствомъ не учредить самой строгой блокады.

«Въ другихъ случаяхъ установленіе полной блокады всего берега было бы несправедливо, въ отношеніи къ нейтральнымъ державамъ. Если бы Англія была въ войнѣ съ Франціей, и обложила бы блокадой всѣ берега послѣдней, нейтральныя державы, какъ Соединенныя штаты или Бразилія, могли бы сказать: Вы не хорошо поступаете съ нами. Испанія, Италія, Швейцарія, Германія и Бельгія могутъ вести торговлю съ Франціей берегомъ, между тѣмъ какъ мы лишены этой возможности. Мы должны имѣть одинаковыя преимущества съ другими націями. Со всѣми нейтральными націями

слѣдуетъ обходиться одинаково. Прекратите береговую торговлю между Франціей и сосѣдними государствами, или оставьте нѣкоторую часть французскаго берега открытою для торговли.»

Такое обвиненіе въ несправедливости относится главнѣе всего до народа или правительства, которое учреждаетъ блокаду. Слѣдовательно, правительство это должно заботиться, чтобы чувство обиды, возбужденное блокадой, не повело или не принудило къ вмѣшательству въ борьбу.

Расположеніе нейтральныхъ державъ должно высоко цѣниться воюющими. Во всякой войнѣ число нейтральныхъ государствъ составляетъ большинство; они бывають безпристрастны; это единственные посредники и судьи между воюющими; ихъ приговоръ имѣетъ непреодолимую силу, даже всемогущую силу истины и справедливости. Одобреніе и сочувствіе всѣхъ свободныхъ націй оказали матеріальную помощь въ возстановленіи Итальянскаго королевства. Напротивъ, порпцація нейтральныхъ державъ могутъ обезкуражить кого-либо изъ воюющихъ, могутъ воспрепятствовать до нѣкоторой степени поступленію людей въ армію и флотъ, тамъ, гдѣ поступленіе это добровольно; могутъ произвести упадокъ духа между солдатами и матросами, погасить или охладить ту храбрость или отвагу, при которыхъ преодолеваются видимыя затрудненія. Одни намеки на вмѣшательство могутъ даже принудить воюющее правительство прекратить дѣйствія. Въ настоящей американской войнѣ, одобреніе Европы могло бы принести громадную пользу Сѣвернымъ штатамъ. Сердечное сочувствіе и, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, прямая помощь европейцевъ, поддерживали бы твердость духа въ солдатахъ и укрѣпляли бы ихъ на каждую новую битву. Если бы господствовало мнѣніе, что отдѣленіе Южныхъ штатовъ было ни болѣе, ни менѣе, какъ возмущеніе, поднятое нѣсколькими честолюбивыми и недовольными людьми, и совершенно несогласное съ чувствами значительной части ихъ согражданъ, правительство Соединенныхъ штатовъ могло бы положительно разсчитывать на бѣольшую довѣренность между европейскими капиталистами, чѣмъ правительства Австріи или Турціи. Но можетъ ли нынѣшнее союзное правительство сдѣлать заемъ, гдѣ нибудь, внѣ Сѣверныхъ штатовъ? Если нѣтъ, какъ бы ни было справедливо его дѣло, политика его дурна и можетъ быть пагубна.

Между нейтральными государствами, торговля которыхъ остановлена ихъ прежними же покупателями и друзьями, весьма естественно возникаетъ большее сочувствіе, чѣмъ существовало прежде; интересы того и другаго побуждаютъ ихъ употреблять большія усилія для избѣжанія или нарушенія блокады, соразмѣрно съ ея продол-

жительность и строгостью. Между воюющими, блокада есть испытание силы; между блокирующими державами и подданными нейтральных государств, привычными имѣть сношенія съ подданными блокируемаго государства, блокада есть игра въ плутовство и обманъ. Какое дѣйствіе произвела на Соединенные штаты блокада англичанами русскихъ портовъ въ минувшую войну? Американскіе купцы, привыкшіе извлекать большія выгоды изъ своей торговли съ Россіей, первые выразили свое неудовольствіе; русскіе, находившіеся въ штатахъ, присоединились къ числу недовольныхъ и вмѣстѣ съ ними громко выражали свое негодованіе. Вопль этого негодованія до такой степени былъ громокъ и единодушенъ, что англійскій посланникъ принужденъ былъ оставить Вашингтонъ. Общественное мнѣніе Соединенныхъ штатовъ было бы болѣе благоприятно для Англіи; ихъ отношенія къ послѣдней были бы болѣе дружественны; тѣ американцы, которые поступали въ ряды русскихъ войскъ, или которые доставляли военную контрбанду нечестными путями изъ Англіи, были бы менѣе многочисленны и болѣе осторожны въ своихъ дѣйствіяхъ, если бы Англія первая не подала повода къ возбужденію неудовольствія учрежденіемъ строгой блокады русскихъ портовъ.

Съ увеличеніемъ сношеній между націями и числа кораблей, увеличиваются также: трудность поддерживать обширную блокаду, число лицъ, заинтересованныхъ въ нарушеніи ея, неудовольствіе въ нейтральныхъ государствахъ и вредное дѣйствіе общественнаго мнѣнія на военныя и морскія операціи блокирующихъ державъ. Учреждать и поддерживать блокаду, столь строгую, что она можетъ повести къ войнѣ съ нейтральными государствами, совершенно противно интересамъ воюющихъ. Эти размышленія должны служить въ нѣкоторой степени руководствомъ для тѣхъ, которымъ поручено будетъ привести въ исполненіе учреждаемую блокаду. Морскіе офицеры должны быть обыкновенными и компетентными судьями силы, потребной для поддержанія блокады.

При открытіи военныхъ дѣйствій со стороны какой-либо націи, лица, которымъ ввѣрено веденіе ея, должны направлять сухопутныя и морскія силы по удобнѣйшему и кратчайшему пути къ побѣдѣ и миру. Если для безопасности и успѣха необходима полная блокада непріятельскаго берега, строгая блокада должна быть учреждена немедленно. Эта строгость, однакожъ, не существовала на дѣлѣ. Закрытіе обширнаго берега для всякаго рода торговли, во время войны, оказывается или невозможнымъ или бесполезнымъ. Нынѣшнюю попытку Соединенныхъ штатовъ блокировать весь берегъ отдѣлившихся штатовъ, можно считать или первымъ порывомъ слѣпаго

безразсудства, или послѣднимъ ударомъ отчаянія. Въ чемъ заключается цѣль блокады? «Принудить непріятеля сдаться, чрезъ голодъ, или лишеніе предметовъ первой потребности, не употребляя правильныхъ атакъ», отвѣчаетъ одинъ американскій авторитетъ. Если блокада, въ нѣкоторой степени, не можетъ принудить непріятеля сдаться, то она хуже чѣмъ бесполезна; разсѣвая силы нападающаго, она приноситъ пользу блокируемой странѣ. Достоинство должно заключаться не въ протяженіи и строгости, но въ ея вліяніи на сухопутныя и морскія силы непріятеля.

Какъ поступала Великобританія въ отношеніи обширности и строгости блокады? Вотъ что говоритъ Кобденъ по этому предмету: «намъ всѣмъ извѣстно, какъ систематически наша блокада Франціи и другихъ береговъ материка Европы была ослабляема въ теченіе великой войны съ Наполеономъ; и замѣчательно, что въ самомъ разгарѣ той войны, недостатокъ нашей собственной жатвы былъ непрерывно пополняемъ съ полей нашего смертельнаго врага. Въ войну съ американцами, въ 1813 году, когда мы блокировали берега Американскихъ штатовъ, наше правительство не согласилось на требованія сильной партіи въ парламентѣ, постановить мѣры къ воспрепятствованію ввоза американскаго хлопка въ Англію. Крымская война была объявлена въ мартѣ 1854, а порты южной Россіи не были обложены блокадой до марта 1855 года. Союзныя державы, ведя самую кровопролитную войну подъ стѣнами Севастополя, медлили въ теченіе цѣлаго года воспользоваться правами, закрыть коммерческіе порты Чернаго моря, медлили съ тою цѣлю, чтобы вывезти изъ Россіи количество хлѣба, необходимое для восполненія неурожая въ Англіи и Франціи. Обращаясь къ нашимъ операціямъ въ Балтійскомъ морѣ, во время той же войны, мы находимъ, что наша блокада Кронштадта имѣла то дѣйствіе, что направляла произведенія Россіи, назначенныя для Англіи, по береговымъ путямъ, увеличившимъ цѣнность произведеній. Сдѣлали было попытку принудить наше правительство запретить ввозъ русскихъ произведеній въ Англію черезъ Пруссію, но оказалось, что сырые матеріалы Россіи необходимы для поддержанія существованія промышленности и торговли. Правительство наше не согласилось возвысить таможенныя пошлины и вообще постановить какія либо стѣснительныя мѣры къ привозу русской пеньки, льну, сала и проч. въ Англію чрезъ нейтральныя государства. Вообще говоря, во время враждебныхъ нашихъ отношеній къ второстепеннымъ морскимъ державамъ, мы всячески старались воздерживаться отъ блокады ихъ коммерческихъ портовъ». Авторъ статьи о блокадахъ присовокупляетъ къ этому слѣдующее: «во время войны Великобританія всегда позволяла ры-

боловнымъ и каботажнымъ судамъ заниматься своимъ промысломъ. Наши матросы избѣгали того варварства и своеволия, которое безъ пользы наноситъ непріятелю вредъ или не клонится къ приведенію къ концу военныхъ дѣйствій. Во время блокады Гавра (1798 и 1799 годовъ) мы рѣдко останавливали купеческія суда. Въ теченіе блокады французскаго берега отъ Бреста до Дюнкирка (1806 г.) каботажное плаваніе совершалось непрерывно. Во время блокады Эльбы и Везера (1804—1806 г.) мы позволили ганзейскимъ городамъ производить торговлю на небольшихъ судахъ съ блокируемыми городами. При блокадѣ американскихъ береговъ, съ 1812 по 1814 г., 576 канеровъ успѣли прорваться чрезъ блокаду, и, какъ говорятъ, захватили 2500 англійскихъ судовъ, стоящихъ болѣе 21 000 000 фунт. стерлинговъ. Несмотря на требованія нашего народа, блокадѣ этой позволяли оставаться недѣйствительною. Во время последней нашей войны съ Китаемъ, хотя военные дѣйствія въ полномъ разгарѣ происходили на сѣверѣ, но торговля на югѣ той страны не прекращалась. Хотя Великобританія часто учреждала обширныя и строгія блокады, но вся исторія ея служить доказательствомъ, что учрежденіе ихъ не имѣло дѣлю наносить вредъ, который не клонился къ достиженію побѣды, и никогда не блокировала коммерческіе порты на обширномъ протяженіи берега изъ одного лишь мщенія».

Дѣйствія федеральнаго правительства въ настоящее время представляютъ новѣйшій и самый грустный примѣръ въ исторіи вреда, который воюющее государство можетъ нанести самому себѣ. Даже допуская, что блокада эта можетъ быть терпима международнымъ правомъ, спрашивается: доставитъ ли она федеральному правительству пользу и конечную побѣду? Доведетъ ли она Южные штаты до изнеможенія? Которой изъ двухъ сторонъ, сѣверу или югу, нанесла она больше вреда, и которая изъ этихъ двухъ сторонъ въ состояніи долѣе перенести этотъ вредъ?

Блокада есть способъ, самый медленный и самый недѣйствительный способъ веденія войны; ея достоинство можетъ быть оцѣнено чрезъ сравненіе потерь той и другой стороны. Ни той, ни другой сторонѣ, она не доставляетъ ни людей, ни денегъ, ни военного матеріала. А между тѣмъ, на нее тратится и время, и силы, безъ малѣйшаго вліянія на окончательный исходъ войны. Еслибы Великобританія во время войны съ Наполеономъ не была поддерживаема союзниками и сухопутными войсками на материкѣ Европы, ея блокада была бы вреднѣе для нея самой, а не для непріятеля; она принуждена была бы заключить миръ вслѣдствіе своихъ собственныхъ потерь, а если Сѣверные штаты не покорятъ Южные своею

арміей, то морскія силы не достигнутъ, да и не могутъ достигнуть этой цѣли. Голодъ не доведетъ Южные штаты до необходимости покориться. Они не нуждаются въ жизненныхъ потребностяхъ; недостатокъ, ощущаемый въ предметахъ роскоши или прихоти, можетъ быть пополненъ изъ мѣстъ, находящихся въ своихъ собственныхъ предѣлахъ. Если бы блокада была частію устранена, они не получили бы изъ Европы ничего такого, что могло бы измѣнить равновѣсіе силъ между ними и Сѣверными штатами. Ни англичане, ни французы, ни нѣмцы не стали бы поступать въ ряды войскъ Южныхъ штатовъ. Даже еслибы международное право не поставило никакой преграды, то самыя щедрыя предложенія не заманили бы авантюристовъ и бѣдныхъ людей сражаться въ защиту невольничества. Деньги, эти артеріи войны, какъ иногда ихъ называютъ, не иначе могутъ быть приобрѣтены Южными штатами, какъ чрезъ продажу хлопка, табаку, сахару и другихъ произведеній, составляющихъ предметы заграничной торговли. Часть этихъ предметовъ найдетъ себѣ дорогу черезъ Сѣверные штаты и доставитъ выгодное занятіе тысячамъ, которые въ настоящее время остаются праздными. Югъ, вмѣсто денегъ, будетъ брать мануфактурныя произведенія Европы и, по всей вѣроятности, даже во время войны, — нѣкоторые произведенія Сѣверныхъ штатовъ. Небольшое количество денегъ, которое получаютъ Южные штаты, не принесетъ большой пользы въ веденіи войны. Золото одно не сражается, не увеличиваетъ народонаселенія страны, не дѣлаетъ сразу солдатъ, не строитъ крѣпостей въ одинъ день, не выдѣлываетъ пушекъ и боевыхъ снарядовъ по первому требованію. Если бы Сѣверные штаты могли получать хлопокъ, торговля снова сжила бы въ Ловелѣ, Бостонѣ, Провиденсѣ, Нью-Гавенѣ, Нью-Йоркѣ, Филадельфіи и другихъ центрахъ мануфактурной дѣятельности, правительство получило бы возможность поддерживать въ полѣ свою огромную армію, возможность увеличить какъ численность ея, такъ и дѣйствительность, а народъ — выплатить тяжелыя подати, наложенныя на него правительствомъ. Блокаду южныхъ портовъ можно назвать орудіемъ, которое съ удвоенною силою поражаетъ сѣверъ; пока сѣверъ не будетъ на столько богатъ, чтобы тратить по два доллара, на каждый долларъ, истрачиваемый югомъ, онъ не въ состояніи будетъ одержать побѣды посредствомъ настоящей блокады.

Единственная выгода, которую Южные штаты могутъ приобрѣсть чрезъ учрежденіе блокады однихъ только ея военныхъ главныхъ приморскихъ портовъ, это — полученіе предметовъ, признанныхъ всѣми за военную контрбанду, именно: оружіе и военные снаряды. Но, по видимому, Южные штаты не нуждаются ни въ оружіи, ни въ

боевыхъ снарядахъ. Они въ достаточномъ количествѣ имѣютъ сырые матеріалы и искусныхъ рабочихъ, чтобы выдѣлывать всѣ потребныя для войны предметы. Южные штаты похожи на осаждаемый городъ, содержащій въ себѣ огромныя запасы провизіи, одежды, оружія и припасовъ. Его нельзя принудить сдаться «нуждой». Пока въ Южныхъ штатахъ есть достаточное число людей, готовыхъ сопротивляться своему непріятелю и питающихъ хотя слабую надежду на успѣхъ, война можетъ продолжаться, какъ бы ни былъ силенъ федеральный флотъ и какой бы ни былъ наносимъ вредъ торговлѣ между южными портами и чужеземными націями.

Самозащитеніе есть единственный доводъ, который можетъ оправдывать воюющее государство въ установленіи и поддержаніи блокады какой-либо страны, жителей которой нельзя принудить покориться «голодомъ или нуждой». Для защиты своихъ собственныхъ береговъ, флота и торговли, воюющее государство должно запретить входы въ военные порты и порты, которые содержатъ въ себѣ суда, принадлежащія непріятелю, или которые могутъ быть приспособлены къ снаряженію военныхъ судовъ и транспортовъ. Устанавливать и поддерживать блокаду вдоль всего берега страны, снабженіе которой провіантомъ, одеждой и военными матеріалами не зависитъ собственно отъ моря, неблагоприятно и даже можетъ быть опасно. Такая блокада мало приноситъ пользы блокирующей сторонѣ; она не имѣетъ прямого дѣйствія на окончательный исходъ борьбы, не производитъ той степени лишенія, при которой непріятель по необходимости долженъ покориться; она только разстраиваетъ внутреннюю торговлю, возвышаетъ цѣны на нѣкоторые предметы и производитъ то неудовольствіе, которое обращаетъ народъ въ твердую опору своего правительства и въ болѣе рѣшительнаго врага блокирующей державы. Она сокращаетъ торговлю и чрезъ это уменьшаетъ богатство и силу нападающей стороны; наконецъ, она можетъ нанести такой вредъ и потери сосѣднимъ націямъ, что для нихъ выгоднѣе будетъ вступить въ войну, нежели оставаться нейтральными.

Со стороны правительства Сѣверныхъ штатовъ было бы совершенно достаточно учредить блокаду, необходимую только для защиты торговли сѣвера отъ каперовъ, и для воспрепятствованія выхода изъ южныхъ портовъ экспедицій противъ сѣвера, подобныхъ тѣмъ, которыя посылались послѣднимъ противъ Роанока, Бюфорта и Нью-Орлеана. Настоящая же блокада вовсе не нужна, бесполезна и вредна какъ для самихъ Сѣверныхъ штатовъ, такъ и для нейтральныхъ государствъ. Еслибы въ этомъ отношеніи они приняли политику, которой держалась Великобританія и самыя Соединенныя штаты во время мексиканской войны и при возстаніи сицилійцевъ противъ ихъ

короля (1848 г.); еслибы они оставили берегъ открытымъ для торговли и сосредоточили свое вниманіе и силы на Чарльстаунѣ, Нью-Орлеанѣ, Ричмондѣ, какъ далеко было бы лучше ихъ положеніе противъ настоящаго! Нейтральныя государства не имѣли бы повода критиковать и осуждать образъ ихъ дѣйствія, никакія сужденія со стороны иностранцевъ не раздражали бы ихъ и не поощряли бы ихъ непріятеля; имъ не пришлось бы бояться вмѣшательства другихъ государствъ; все населеніе юга не было бы принуждено тѣсно соединиться для самозащиты; южный хлопокъ, табакъ и сахаръ вывозились бы на нейтральныхъ судахъ, а не уничтожались бы безъ всякой пользы, какъ это дѣлается теперь; друзья и враги союза, находящіеся на югѣ, не страдали бы одинаково; первые могли бы быть союзниками, а послѣдніе могли быть раздѣлены и поражены. Если начальники федеральныхъ армій не успѣютъ покорить юга, то жители сѣвера по всей справедливости могутъ обвинять въ этой неудачѣ пагубную политику президента Линкольна и его кабинета, которые разсѣяли свои силы на пространствахъ пяти тысячъ миль собственно для того, чтобы связать вмѣстѣ интересы, чувства и сердца жителей Южныхъ штатовъ въ одну непреодолимую массу. Напротивъ, если федеральное правительство успѣетъ въ настоящей попыткѣ своей покорить Южные штаты, оно пріобрѣтетъ только мертвыя формы десяти или двѣнадцати независимыхъ республикъ съ восемью милліонами недовольныхъ поработанныхъ подданныхъ, и администрація президента Линкольна оставитъ своимъ преемникамъ трудную задачу восстановленія этихъ республикъ къ жизни и свободѣ. Во всякомъ случаѣ, каковъ бы ни былъ исходъ американской войны, она показываетъ какъ вредно для воюющихъ и какъ опасно для всего свѣта учреждать блокады, которыя, вмѣсто того, чтобы содѣйствовать прямому образомъ къ одержанію побѣды надъ сухопутными и морскими силами непріятеля, только соединяютъ и укрѣпляютъ ихъ, производятъ раззореніе и смерть между пріятелями и врагами, виновными и виновницами.

Опыты надъ щитомъ, представляющимъ бортъ фрегата Minotaur.

Въ Шебуурнессѣ происходили новыя опыты надъ желѣзной бронею. По обыкновенію, при этихъ опытахъ присутствовали лорды адмиралтейства, члены комитета о желѣзныхъ плитахъ (Iron plate committee), морскіе и сухопутные офицеры, инженеры, желѣзные заводчики, кораблестроители, нѣсколько иностранцевъ и въ томъ числѣ агенты датскаго правительства. При этомъ случаѣ былъ возбужденъ болѣе чѣмъ обыкновенный интересъ, потому что предполагалось испытать силу 150-ти фунтоваго армстронгова гладкостѣннаго орудія

дія и усовершенствованнаго броненоснаго щита, представляющаго бортъ фрегата *Minotaur*.

Суда этого ранга, изъ коихъ четыре уже строятся, будутъ значительно больше, сильнѣе и, какъ полагаютъ, лучше защищены нежели *Warrior*. Кораблестроительное управленіе флота употребило всѣ усилія, чтобы сдѣлать броню этихъ фрегативъ неуязвимѣе брони *Warrior'a*. При этомъ, однако, никакого новаго плана не принято; тѣ же огромныя плиты, та же тиковая подкладка и тѣ же сквозныя болты; старались избѣгнуть нѣкоторыхъ, дознанныхъ на опытѣ недостатковъ *Warrior'a*, и съ этою цѣлю уменьшены были связи и выступы по краямъ плитъ, толщина тиковой подкладки уменьшена отъ 18 до 9 дюймъ, а взамѣнъ того увеличена толщина желѣзныхъ плитъ отъ $4\frac{1}{2}$ до $5\frac{1}{2}$ дюймовъ. Измѣненія эти, безъ предварительнаго опыта, вполнѣ обнадеживали адмиралтейство, съ полной увѣренностію, что онѣ оправдаютъ его ожиданія. Результаты опытовъ показали однако же совсѣмъ противное: вмѣсто устраненія уже открытыхъ недостатковъ, новыя измѣненія только увеличили ихъ и теперь невольно заставляютъ изумляться той самоуувѣренности, подъ вліяніемъ которой истрачено почти полмилліона на сомнительный планъ, безъ испытанія его даже послѣ неудачи, оказавшейся при опытахъ надъ щитомъ *Warrior'a*.

Для лучшаго и болѣе вѣрнаго сравненія неуязвимости бортовъ *Warrior'a* и *Minotaur'a* употреблена была та же самая рама, въ которую вставленъ былъ щитъ, представлявшій бортъ *Warrior'a*. Подъ тиковую подкладку, въ мѣстахъ соединенія плитъ, положены были продольныя желѣзныя полосы въ 10 дюйм. ширины и $1\frac{1}{2}$ дюйм. толщины. При прежнихъ опытахъ эти соединенія оказывались слабыми мѣстами и полагали, что продольныя полосы будутъ поддерживать края плитъ и сообщать болѣшую прочность всему скрѣпленію; но, вникнувъ въ этотъ способъ скрѣпленія, нельзя не убѣдиться, что подобнаго рода прокладки, доставляющія твердыя опоры однимъ только краямъ плитъ и оставляющія среднія части плитъ на сравнительно мягкомъ матеріалѣ (деревѣ), должны сообщать плитамъ, составляющимъ корабельную броню, наибольшую уязвимость. Дальнѣйшую прочность скрѣпленію предполагалось сообщить посредствомъ прикрѣпленія связей первоначальной обшивки продольными желѣзными полосами въ $\frac{5}{8}$ д. толщиной и отъ 18 до 20 дюйм. шириною; полосы эти входили въ заднюю сторону тиковой подкладки и опирались на наружную сторону первоначальной обшивки.

Во время опытовъ сдѣлано было только четыре выстрѣла изъ

150 фунт. армстронговой пушки (*). Первые три снаряда были чугунные, вѣсомъ 156 фун. каждый; четвертый снарядъ—желѣзный—въ 162 фун.; зарядъ пороха 50 фун., разстояніе 200 ярдъ. *Первое* ядро ударило въ среднюю плиту (9 фут. длины и 3 ф. 4 д. ширины) въ разстояніи 2-хъ футъ отъ порта, посрединѣ между верхнимъ и нижнимъ краями. Оно пронизало плиту, сдѣлавъ пробойну въ 12 д. въ діаметрѣ и раздробивъ тиковую подкладку, разорвало обшивку, сдѣлавъ въ ней три большія разщелины, свозъ которыхъ высывались осколки дерева; раскололо одно изъ поперечныхъ деревцевъ, составляющихъ раму щита, сломало концы и гайки четырехъ прикрѣпляющихъ броню болтовъ; сверхъ того, отъ сильнаго сотрясенія выскочило нѣсколько болтовъ. *Второе* ядро попало въ верхнюю плиту (которая, также какъ и нижняя, имѣла 11 ф. длины, 3 ф. 4 д. ширины) около 3 ф. отъ лѣваго конца и почти въ середину между верхнимъ и нижнимъ краями. Это ядро сдѣлало пробоину въ 12 дюйм. въ діаметрѣ свозъ плиту, тиковую подкладку и обшивку. Большіе осколки плиты и между ними выбоина въ плитѣ, произведенная ядрами, найдены были на землѣ въ 10 и 12 ярдахъ позади щита; 5 или 6 концовъ болтовъ и гаекъ были сломаны. Два дерева, входившія въ составъ рамы, дали трещины. *Третье* ядро сдѣлало пробоину въ нижней плитѣ близъ верхняго ея края, при чемъ самый край далъ продольныя разщелины длиною до 3 футъ, доказавъ этимъ слоистость прокатнаго желѣза. Двѣ заднія подпоры переломились на двое; нѣсколько болтовъ переломилось. *Четвертое* ядро ударило въ среднюю плиту около 3 футъ отъ праваго конца. Ядро это было желѣзное; оно не раздробилось подобно чугуннымъ, напротивъ, сплюснулось и влилось въ плиту, оставивъ въ ея третью своего діаметра. Діаметръ пробитой части составлялъ $13\frac{1}{2}$ дюймовъ, тогда какъ діаметръ ядра—только 10 дюймовъ. Не смотря на то, дѣйствіе этого ядра было разрушительнѣе чугунныхъ. Большія части плиты были выбиты; они раздробили деревянную подкладку на мелкія куски и совершенно разбили еще два дерева, поддерживавшіе щитъ.

Этотъ выстрѣлъ оказалъ роковымъ для самаго орудія: оно было разорвано. Вся казенная часть, вѣсомъ около 17 цент., оторвалась и отлетѣла на 50 ярловъ отъ орудія. Осколковъ при этомъ не было, и изъ прислуги никто не пострадалъ.

(*) Times постоянно называетъ эту пушку 300 фунтовою. Но это не вѣрно. Пушка имѣетъ гладкій каналъ, способный принимать сферическое, въ 10 дюйм. въ діаметрѣ, ядро,—вѣсомъ 156 фунтовъ. Поводомъ къ названію ея 300 фунтовою, послужила молва о наръзѣ, при которой можно бросать снаряды въ 300 фунтовъ; на этомъ предположеніи слѣдовало бы и 68 фунтовую пушку называть 136 фунтовою.

Щитъ до такой степени былъ поврежденъ, что если бы это случилось съ кораблемъ, то онъ, отъ дѣйствія только четырехъ ядеръ, увидѣлъ бы себя въ самомъ безвыходномъ положеніи. Вредъ, нанесенный бронѣ, обшивкѣ и рамѣ щита, небылъ еще такъ губителенъ, какъ разрушеніе скрѣпленія брони. Три четверти болтовъ, поддерживавшихъ броню, отлетѣли. Изъ тринадцати болтовъ, которыми была прикрѣплена средняя плита, одиннадцать были видимо сломаны; весьма вѣроятно, были сломаны и остальные два, хотя концы ихъ и гайки оставались на мѣстѣ.

Неудовлетворительность этихъ результатовъ вѣрнѣе можно отнести къ слабости прикрѣпленія плитъ, нежели къ недостатку силы орудій. Во всякомъ случаѣ, этотъ опытъ доказалъ, что при всѣхъ недостаткахъ брони *Warrior*'а броня *Minotaru*'а оказывается еще хуже. Въ заключеніе опытовъ сдѣлано было два выстрѣла изъ 68 фунт. орудія въ нижнюю плиту; ядра сдѣлали глубокія ямки въ щитѣ, но не пронизали его и вообще не нанесли щиту большихъ поврежденій.

Замѣчательно, что плиты при этомъ опытѣ не давали трещины около своихъ связей, какъ это было при прежнихъ опытахъ. Впрочемъ, это можно объяснить тѣмъ, что скорость и сила снаряда были такъ велики, что пронизали плиты насквозь, не встрѣтивъ сопротивленія отъ деревянной подкладки; ядро сдѣлало свое дѣло, не произведя того сотрясенія, какое бы должно произвести ядро, имѣющее меньшую скорость; это можно сравнить съ дѣйствіемъ ружейной пули, которая пролетитъ сквозь стекло, не раздробивъ его на части. При прежнихъ опытахъ, тяжелое ядро или бомба, пущенныя съ меньшей скоростью, производили на желѣзѣ неглубокія вмятины и вмѣстѣ съ тѣмъ большія трещины въ мѣстахъ скрѣпленія желѣзныхъ плитъ съ бортами.

Такимъ образомъ, торжество громаднаго орудія было уничтожено сразу. Теорія разрушительной силы большихъ орудій на желѣзныя плиты при дальнихъ разстояніяхъ далеко не подтвердилась на практикѣ. Если 150 фунт. гладкоствольное орудіе Армстронга, на которое возлагали столько надеждъ, разорвалось при обыкновенномъ зарядѣ, то можно ли ожидать, что оно выдержитъ огромное увеличеніе разрывающей силы, когда въ немъ сдѣлаютъ надрѣзки? Возможно ли теперь надѣяться на 300, 600 и 1000 фунтовыхъ орудія, на которыхъ комитетъ, изыскивающій способы къ оборонѣ Англіи, основывалъ свои заключенія, изложенныя въ представленномъ нынѣ недавно рапортѣ объ оборонѣ спидгэдскаго рейда. Съ другой стороны, страшный вредъ, нанесенный щиту *Minotaur*'а, ставитъ адмиралтейство въ неловкое положеніе, заставляющее перемѣнить систему

покрытія судовъ желѣзной броней, на которую, какъ оказывается теперь, совершенно напрасно сдѣланы были огромныя издержки.

Вспомогательный руль г. Варрена.

Въ Портсмутѣ, по приказанію адмиралтейства, произведены были опыты надъ проектомъ устройства вспомогательнаго руля, придѣланнаго въ носовой части судна Но г. Варренъ придѣлалъ такой руль къ колесному пароходу, судну, несоотвѣтствовавшему своему назначенію по многимъ причинамъ, главнѣйшія изъ которыхъ заключались въ томъ, что оно имѣло недостаточное углубленіе и на ходу требовало постоянного держанія лѣво руля. Руль Варрена имѣлъ треугольную форму. Результаты только до нѣкоторой степени оказались въ пользу вспомогательнаго руля при управленіи большими кораблями. Устройство рулей на *Warrior's* и *Black-Prince's* далеко не соотвѣтствуетъ своему назначенію. Штурвалы ихъ требуютъ 12 человѣкъ, да и тогда руля можно было класть только на 14 или 15 градусовъ. Руль вѣнт. фр. *Channon*, основываясь на недавнихъ опытахъ, также нелучше. Затрудненіе быстро сообщать кораблю требуемое направленіе, особливо во время полного хода, давно уже требовало улучшенія въ устройствѣ руля; слѣдовало бы для этого воспользоваться паровой или гидравлической силой, или же устроить подъ водой двойные рули впереди винта. Въ настоящее же время, вспомогательный руль въ носовой части корабля будетъ служить значительнымъ увеличеніемъ дѣйствующей силы кормоваго руля. Поверхность носоваго руля г. Варрена относилась къ поверхности кормоваго, какъ 9 къ 24. При дѣйствіи кормовымъ рулемъ пароходъ сдѣлалъ полную циркуляцію въ 3 м. 48 сек.; при дѣйствіи носовымъ рулемъ пароходъ сдѣлалъ въ 6 м. только четверть круга, по тому же направленію; отмель помѣшала выполнить цѣлый кругъ. Во второй разъ при кормовомъ рулѣ лѣво на бортъ, кругъ былъ сдѣланъ въ 3 м. 14 сек; при носовомъ, по тому же на правленію, въ 7 м. 8 сек.; а при дѣйствіи обоими рулями вмѣстѣ въ 2 м. 51 сек. Когда кормовой руль положенъ былъ право на бортъ, машинамъ вдругъ дали полный задній ходъ, и пароходъ сдѣлалъ кругъ въ 7 м. 29 сек. При томъ же положеніи носоваго руля кругъ былъ сдѣланъ въ 8 м. 27 сек. При положеніи одного носоваго руля право на бортъ, машинамъ дали полный передній ходъ, и кругъ былъ сдѣланъ въ 6 м. 54 сек. При повтореніи этихъ опытовъ результаты оказываются почти одни и тѣ же. Когда оба руля дѣйствовали вмѣстѣ и пароходъ дѣлалъ циркуляцію въ правую сторону, кругъ имѣлъ спиральную форму, уменьшаясь въ діаметрѣ. Въ за-

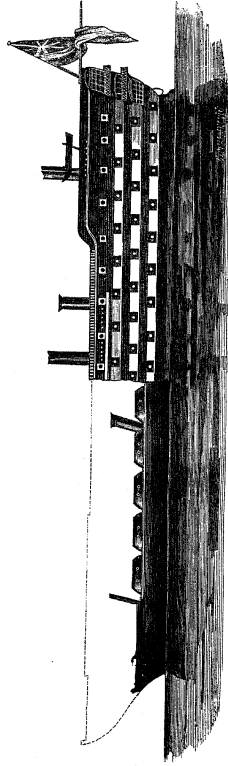
ключеніе, пароходъ былъ поставленъ кормой ко входу въ гавань, кормовой руль застопорили и пароходъ при заднемъ ходѣ и дѣйствіи носоваго руля прошелъ часть спиттедскаго рейда и вошелъ въ гавань.

Перестройка 110 пуш. корабля Royal Sovereign въ батарею съ куполомъ капитана Кольза.

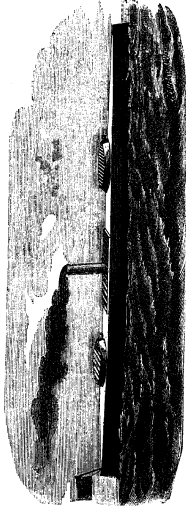
Въ прошедшей хроникѣ мы привели слова г. Кольза о его судахъ. Теперь по поводу перестройки корабля *Royal Sovereign*, представлялся случай сказать еще нѣсколько словъ о томъ же предметѣ.

Въ настоящее время на этомъ кораблѣ находится только 30 рабочихъ, которые заняты передѣлкой кормы. Всѣ другія работы приостановлены. Это показываетъ, что адмиралтейство не совсѣмъ еще опредѣлило образъ своихъ дѣйствій относительно сообщенія боевыхъ и мореходныхъ качествъ судамъ подобнаго рода. Оно не было бы поставлено въ затруднительное положеніе, еслибы съ самаго начала дѣйствовало по указаніямъ г. Кольза. При обращеніи одного изъ самыхъ большихъ кораблей, построеннаго для того, чтобы нести по бортамъ большія орудія, въ судно на совершенно новыхъ началахъ, съ орудіями, поставленными по срединѣ, вовсе, кажется, не было обращено вниманія на положенія орудія и на линію выстрѣла въ отношеніи къ палубѣ. Адмиралтейство предложило г. Кользу приготовить необходимые чертежи для башенъ или куполовъ, и, выбравъ одинъ изъ недавно построенныхъ и превосходнѣйшихъ кораблей, передало его въ руки портсмутскаго кораблестроительнаго управленія, чтобы сдѣлать верхнія его палубы какъ можно скорѣе, по доставленнымъ чертежамъ. Работа эта была кончена въ чрезвычайно короткое время, сдѣланную часть корабля покрыли броней, на палубѣ поставили куполы, какъ вдругъ сдѣлали открытіе, что вмѣсто судна, обладающаго необыкновенной наступательной и оборонительной силами, Англія получила нѣчто въ родѣ неуклюжаго плашкоута, силы котораго были весьма ограниченны, потому что орудія не могли дѣлать выстрѣловъ ниже горизонтальныхъ. Для исправленія этой ошибки положено теперь поднять палубу на мѣстѣ постановки куполовъ на 2 $\frac{1}{2}$ фута, сообщивъ бимсамъ покатость отъ середины корабля къ бортамъ на 18 дюйм. и чрезъ это приобрести возможность давать орудіямъ уклонъ до четырехъ градусовъ при стрѣльбѣ въ предметы, находящіеся на траверзѣ. Въ положеніи орудій для стрѣльбы по направленію длины судна съ кормы или съ носу, стараются тоже сдѣлать улучшенія, но линія огня, до ея при-

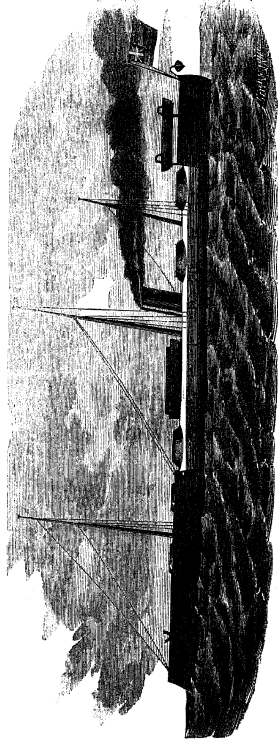
РИСУНКИ ИЗ ЗАГРАНИЧНОЙ УЧЕБНИЦЫ (О СУДАХЪ ИМП. КОЛЫЗА).



ТРЕХЪ-ДЕКАНЪЙ КОРАБЪ, ОБРАЩЕННЫЙ ВЪ ПЛОВУЧУЮ БАТАРЕЮ, СЪ КУПОЛАМИ ИМП. КОЛЫЗА.



ПЛОВУЧАЯ БАТАРЕЯ ДЛЯ БЕРЕГОВОЙ ОБОРОНЫ.



ПЛОВУЧАЯ БАТАРЕЯ, СЪ ОТКРЫТЫМЪ БОРТОМЪ ДЛЯ ДѢЙСТВІЯ НА МОРѢ.

восновеніи съ водой все такъ будетъ довольно длинная. Въмѣсто прямыхъ деревянныхъ бимсовъ будутъ поставлены желѣзные съ возвышеніемъ, необходимымъ для постановки куполовъ. Эта замѣна увеличитъ высоту между палубами, и слѣдовательно, въ нихъ будетъ большой притокъ чистаго воздуха. Нѣкоторые изъ деревянныхъ бимсовъ останутся на своихъ мѣстахъ; но для того, чтобы образовался потребный уклонъ палубы, пустота между послѣдней и деревянными бимсами будетъ пополнена деревомъ. Какъ желѣзные, такъ и деревянные бимсы будутъ покрыты деревянными досками въ 6 д. и сверхъ досокъ желѣзными плитами въ 1 д. толщиной. Лопманская будка устроивается впереди дымовой трубы. Дула орудій будутъ находиться въ 20 фут. отъ корабельныхъ бортовъ, а послѣдніе на 7 футъ отъ горизонта воды. Проведя линію отъ дула орудій, при ихъ наибольшемъ уклонѣ, до точки, въ которой ихъ ядра ударятъ въ плавающій корабельный барказъ или канонирскую лодку, очевидно, что вокругъ *Royal-Sovereign* будетъ находиться значительное пространство, гдѣ въ большомъ числѣ могутъ стоять эти суда внѣ всякой опасности отъ его выстрѣловъ. Въ то же время они могутъ обстрѣливать его борта сплошными 68 фунт. ядрами, посадить людей на его палубу, подбить клинья подъ куполы, бросать въ нихъ бомбы или другіе разрывные снаряды и такимъ образомъ принудить его сдаться. Эти серьезныя недостатки въ *Royal-Sovereign* происходятъ рѣшительно отъ неспособности давать наклонъ орудіямъ, влѣдствіе неудачной сръзки корабля и большой его ширины. Одно изъ главныхъ требованій при постройкѣ батарей системы Колиза, заключается въ томъ, что корабль долженъ быть длинный, узкій и довольно плоскодонный, чтобы вынести большую тяжесть башенъ и щитовъ, сверхъ тяжести орудій. *Royal-Sovereign*, къ несчастію, широкій корабль, далеко не плоскодонный и такъ глубоко сидитъ въ водѣ, что для обращенія его въ дѣйствительную батарею, необходимо было бы сообщить его бортамъ наклонное положеніе. Полагаютъ, что углубленіе его можетъ быть уменьшено придѣланіемъ фальшиваго днища и что при этомъ верхней его палубѣ можно будетъ дать большій уклонъ, и покрыть ее желѣзными плитами въ 4½ дюйма, что оказывается совершенно необходимымъ. Діагональная обшивка, къ которой прикрѣпляется броня, идетъ ниже ватерлиніи только до того мѣста, гдѣ оканчивается броня. Тутъ тоже сдѣлана ошибка; если бы эту обшивку пустить до самаго киля, то судно не только бы сдѣлалось прочнѣе, но уменьшилось бы углубленіе его и получилась бы возможность принять добавочную броню, необходимую для верхней палубы. Утверждать, что у такихъ батарей, какъ *Royal Sovereign*, поре-

не нужно покрывать плитами верхнюю палубу—безразсудно. Хорошій боевой фрегатъ, подойдя къ подобной батарее, дастъ залпъ ея незащищенной палубѣ, который изрѣшетитъ всю батарею и сразу пуститъ ее ко дну; разумѣется, фрегатъ только тогда можетъ подойти къ батарее, когда послѣдняя будетъ вооружена пушками одинаковаго калибра съ пушками фрегата. Распоряженіе адмиралтейства относительно постановки на палубѣ пяти куполовъ, вмѣсто четырехъ, какъ предполагалось прежде, находятъ многіе весьма неблагоприятнымъ, потому что при уменьшеніи діаметра придется поставить въ нихъ только 68 фунтовъ, или 110 фунт. армстронговъ пушки. Такимъ образомъ, батарея будетъ имѣть 10 тѣхъ пушекъ, которыхъ на обыкновенномъ фрегатѣ находится 50; между тѣмъ какъ отличительное свойство куполовъ г. Кольза заключается въ томъ, что въ нихъ можно поставить орудія самаго большаго калибра, недоступнаго для военныхъ судовъ. Надобно еще замѣтить, что чѣмъ больше діаметръ купола, тѣмъ дуло орудія будетъ ближе находиться къ борту, и слѣдовательно увеличится возможность давать имъ большій уклонъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ и возможность не подпускать мелкія суда на близкое разстояніе. Въ настоящее время капитану Кользу самому поручено наблюденіе за дальнѣйшей перестройкой корабля, и по всей вѣроятности онъ не замедлитъ сдѣлать адмиралтейству такія предложенія, какія окажутся необходимыми, что бы сдѣлать *Royal-Sovereign* вполнѣ дѣйствительной батареей, чтобы доказать достоинство системы, которую онъ такъ долго и такъ горячо защищалъ, и, наконецъ, чтобы устранить непріятную мысль, подъ вліяніемъ которой находятся многіе знающіе морское дѣло, что срѣзка такого корабля, какъ *Royal-Sovereign*, для обращенія его въ батарею на новыхъ и ни кому, кромѣ изобрѣтателя, неизвѣстныхъ началахъ, повлекла уже за собой большую и бесполезную трату общественныхъ денегъ. Въ полномъ вооруженіи *Royal-Sovereign* будетъ сидѣть въ водѣ 26 футъ; края верхней палубы будутъ находиться отъ ватерлинии на 7 футъ, а дула орудій на 9 ф. 6 дюймовъ.

Для ознакомленія нашихъ читателей съ наружнымъ видомъ этого новаго рода судовъ, прилагаются три рисунка: 1-й—изображаетъ трехдечный корабль, частію уже срѣзанный и обращенный въ батарею большихъ размѣровъ; 2-й—батарею меньшихъ размѣровъ, или лодку, предназначаемую для защиты береговъ; на ней два купола, въ каждомъ изъ которыхъ могутъ быть поставлены два орудія; 3-й—батарею, у которой, передъ дѣйствіемъ спущены борта.

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФІЯ

MÉMOIRES ET CORRESPONDANCE DU ROI JÉRÔME ET DE LA REINE CATHERINE.

Мемуары и переписка короля Иеронима и королевы Екатерины. Парижъ. 1861. In 8, томъ первый, 491 стр.

Если въ числѣ нашихъ морскихъ читателей найдутся лица, интересующіяся наполеонидами вообще и въ особенности семидесяти шести-лѣтней эпохою, въ которой младшій братъ Наполеона I былъ послѣдовательно рядовымъ консульской гвардіи, морякомъ, генераломъ, королемъ, изгнанникомъ, маршаломъ и снова принцемъ, то первый томъ этого изданія, посвященный исключительно морской его службѣ, имѣетъ полное право обратить на себя ихъ вниманіе. Они найдутъ въ этой книгѣ много любопытныхъ подробностей, дополняющихъ сочиненіе Жюръенъ де ла-Гравьера (*) и могущихъ служить матеріаломъ для трудовъ морскихъ исторіографовъ французскаго флота, относительно времени съ 1800 до 1806 года, когда происходили экспедиціи: Гантома—въ Средиземное море, Вилларэ-Жоеза—въ Сантъ-Доминго, Иеронима Бонапарте—въ Алжиръ, и Вилломеза—къ берегамъ Африки и Америки.

Собравъ документы изъ множества бумагъ, принадлежавшихъ Иерониму и изъ архивовъ министерствъ: и иностранныхъ дѣлъ, военного и морскаго, и сгруппировавъ все выбранное, издатель тщательно и методически классифицировалъ ихъ въ хронологическій и историческій порядокъ, а для общей связи происшествій и удобнѣйшаго пониманія цѣлаго, предпослалъ каждой группѣ матеріаловъ по короткому тексту или главѣ. Вводная глава посвящена жизни Иеронима, отъ его рожденія, 9 ноября 1784 года, до назначенія 16-лѣтняго юноши, 29 ноября 1800 года, въ гардемарины 2 класса. Главы 2,

(*) Морскія войны временъ французской республики и имперіи. Перевелъ В. А. Римскій-Корсаковъ и П. Н. Головинъ.

3, 5 и 6 перваго тома (*) соотвѣствуютъ, какъ ниже увидимъ, четыремъ вышеприведеннымъ экспедиціямъ; изъ первой главы же укажемъ лишь, какъ авторъ описывалъ 15 лѣтняго Іеронима, и что побудило Наполеона опредѣлить своего брата во флотъ.

«Онъ былъ тогда» (1799 г.), говоритъ авторъ, «весьма молодъ, и его качества, какъ хорошія, такъ и дурныя, происходили отъ жизни и самобытности его натуры, на которую разсудокъ и расчетъ мало имѣли вліянія; уже тогда не трудно было отгадать, что онъ будетъ всю свою жизнь такимъ, какимъ выказывался пятнадцатилѣтнимъ юношею, и что если года и смягчатъ рѣзкости его нрава, то не измѣнятъ ихъ совершенно. Онъ былъ одаренъ здравымъ разумомъ; былъ добръ и щедръ; любовь и привязанность къ семейству были въ немъ развиты до высшей степени, равно какъ и рѣдкая храбрость, рыцарское чувство военной чести и страсть къ отечеству. Необыкновенная живость, переходившая, иногда, въ легкомысліе, страсть къ удовольствіямъ, которую не умѣлъ достаточно обуздывать, помрачали часто порывы его доброй натуры. Онъ любилъ пышность, роскошь, вышнюю обстановку и вообще придавалъ слишкомъ большую важность наружнымъ формамъ, лицевой сторонѣ вещей. Но преобладающая черта его характера состояла въ глубокомъ чувствѣ своего личнаго достоинства; если же въ примѣненіи этого чувства къ подробностямъ и выражалась щекотливость, нѣсколько тщеславная, то надо согласиться, что онъ обязанъ былъ этой благородной увѣренности въ самомъ себѣ тому, что она дала ему силу переносить съ гордостью, никогда ему непзмѣнявшей, самыя жестокия испытанія: потерю престола, изгнаніе и презрѣніе своихъ враговъ...»

.....«По возвращеніи Наполеона изъ Италіи, онъ опредѣлялъ своего брата, рядовымъ, въ конные егеря консульской гвардіи, въ которой, однакожъ, Іеронимъ недолго остался, по причинѣ своей дуэли съ братомъ генерала Даву, молодымъ человѣкомъ, однимъ съ нимъ лѣтъ. Они согласились отправиться, съ сѣдельными пистолетами и запасомъ патроновъ, въ Венсенскій лѣсъ и, усѣвшись тамъ на траву, на разстояніи одинъ отъ другаго въ 25 шагахъ, стрѣлять другъ въ друга до полученія раны однимъ изъ нихъ. Іеронимъ былъ пораженъ въ грудь пулею, которая сплоснулась на грудной кости (sternum) и была вынута только 60 лѣтъ спустя, когда его бальзамировали.»

Всѣмъ извѣстно, какое вниманіе обратилъ Наполеонъ I на флотъ Франціи и какія надежды возлагалъ на него, при мысли о неиз-

(*) Глава 4 обнимаетъ время, проведенное Іеронимомъ въ Америкѣ и разсказъ о его тамъ женитьбѣ.

бѣжной войнѣ съ Англіею. «Подъ влияніемъ этихъ надеждъ на будущее значеніе французскаго флота, первый консулъ рѣшился сдѣлать своего брата морякомъ. Онъ былъ храбръ; отваженъ и охотникъ до приключеній; ему открывалось обширное поприще для славы. Первый консулъ, начавъ съ своего собственнаго семейства, указалъ Франціи, по какому новому пути онъ ее поведетъ. 29 ноября 1800 года, Иеронимъ былъ гардемариномъ 2 класса.»

Вторая глава содержитъ описаніе превосходно обдуманной, но крайне неудачно исполненной экспедиціи контръ-адмирала Гантома, долженствовавшаго доставить на своей эскадрѣ 3000 чел. войска и военные припасы изъ Бреста въ Египетъ для усиленія французской арміи, бѣдствовавшей тамъ подъ неискуснымъ начальствомъ генерала Мену. Иеронимъ, поступившій, 28 ноября 1800 года, на 80 пуш. флагманскій корабль *Indivisible*, прослужилъ на немъ до 26 августа 1801 года, бывъ очевидцемъ всей несчастной кампаніи, продолжавшейся 8 мѣсяцевъ и 28 дней, и участникомъ, 24 іюня, при взятіи въ проливѣ между Кандіею и Египтомъ, кораблями *Indivisible* и *Dix-Août*, англійскаго 74 пуш. корабля *Swiftsure*. Это случилось въ то время, когда Гантомъ, попытавшись въ третій разъ достигнуть цѣли своего назначенія, возвращался, не высадивъ войска, въ Тулонъ, куда прибылъ въ іюль мѣсяцѣ. Чтобъ выразить обстрѣленному гардемарину свое удовольствіе, адмиралъ поручилъ ему принять шпагу отъ сдававшагося капитана и привести его на корабль.

Какъ въ этой главѣ, такъ и въ слѣдующихъ, намъ, по изобилію матеріаловъ, невозможно распространиться о всегда любопытныхъ и часто важныхъ приложеніяхъ; поэтому, остается упомянуть только вкратцѣ о томъ, что лично касается Иеронима.

Наполеонъ писалъ 22 ноября 1800 года Гантому: «Посылаю вамъ, гражданинъ-генералъ, гражданина Иеронима Бонапарте съ цѣлью, чтобъ онъ изучилъ морское дѣло. Вамъ извѣстно, что его должно держать строго и догнать потерянное время. Требуйте, чтобъ онъ съ точностію исполнять обязанности новой своей службы.....» и 10 декабря того же года: «Рекомендую вамъ Иеронима, не съ тѣмъ, чтобъ вы ему доставляли довольство, но чтобъ вы его заставляли работать. Внушите ему, чтобъ онъ сроднился съ морскимъ ремесломъ и чтобъ въ теченіе трехъ лѣтъ, проплававъ нѣсколько тысячъ лье, онъ былъ бы въ состояніи командовать бригомъ.»

Наполеонъ писалъ Иерониму 16 августа 1801 года: «Я съ удовольствіемъ узнаю, что вы привыкаете къ морю; въ настоящее время только на морѣ возможно пріобрѣсти большую славу.

«Лазайте по мачтамъ, изучайте различныя части корабля, дабы,

по окончаніи кампаніи, меня извѣстили, что вы ловки, какъ хорошій юнга.

«Не позволяйте другимъ работать за васъ, стремитесь отличиться при каждомъ случаѣ. Имѣйте въ виду, что морская служба—ваше ремесло. Надѣюсь, что вы теперь уже умѣете отстоять вахту и опредѣлить мѣсто корабля.»

Третья глава, съ исхода 1801 до половины 1803 г., заключаетъ эпоху отъ прибытія Иеронима изъ Тулона въ Парижъ, до возобновленія войны съ Англіею и отплытія Иеронима изъ Мартиники въ Соединенные Американскіе штаты.

Съ производствомъ въ гардемаринны 1 класса, 29 ноября 1801 г., Иеронимъ получилъ приказаніе отправиться въ Рошфоръ, для поступленія на флагманскій корабль *Foudroyant*—адмирала Латушь-Тревиля. Эскадра этого адмирала, состоявшая изъ 7 кораблей, 7 фрегатовъ и нѣсколькихъ мелкихъ судовъ, посадила 3500 человекъ войска, той части 20 000 арміи, которая была подъ командою зятя Наполеона и Иеронима, генерала Леклерка, и которую адмиралъ Вилларэ-Жоезъ имѣлъ приказаніе перевезти въ С. Доминго.

Отрядивъ фрегатъ *Embuscade* съ донесеніями о взятіи, 5 февраля, Портъ-о-Пренса, къ Леклерку, въ его главную квартиру, въ Вилль-дю-Капъ, Латушь-Тревиля уволилъ туда же гардемарина Иеронима, для свиданія съ своей сестрою и съ зятемъ. При отправленіи же своего третьяго рапорта во Францію, Вилларэ-Жоезъ назначилъ Иеронима курьеромъ, наградивъ, 4 марта, юнаго моряка, передъ отплытіемъ его туда на кораблѣ *Cisalpin*, чиномъ мичмана (*enseigne de vaisseau*). Молодой офицеръ, съѣхавъ, 11 апрѣля 1802 г., въ Брестъ на берегъ, устремился въ Парижъ. Но Наполеонъ не далъ «засидѣться» и «загуляться» своему брату и приказалъ ему возвратиться въ Вестъ-Индію на бригъ *Epervier*, которымъ командовалъ лейтенантъ Галень. Отплывъ изъ Нанта и достигнувъ, 28 октября, Сень-Пьера, бригъ поступилъ въ отрядъ адмирала Вильнева, командовавшаго станціею, которой было поручено охранять антильскія и гвинейскія французскія колоніи и острова: Табаго, Сень-Люси, Мартинику и Сень-Доминго.

Бывшій тогда капитанъ-генераломъ Мартиники, адмиралъ Вилларэ-Жоезъ, по данной ему власти, не только произвелъ, 2 ноября, возвратившагося мичмана въ лейтенанты, но и назначилъ его, въ концѣ того же мѣсяца, командиромъ брига *Epervier*, «давъ почувствовать прежнему командиру, Галену, что ему будутъ признательны, если онъ, подъ предлогомъ разстроеннаго здоровья, скажется больнымъ, что первый консулъ зачтетъ ему это въ доказательство его

дружбы къ своему брату и съумѣетъ вознаградить его за добровольную уступку.»

Восемнадцатилѣтній командиръ отплылъ 29 ноября въ Сень-Люси, гдѣ онъ, однакожь, такъ опасно заболѣлъ желтою лихорадкою, что его офицеры рѣшились привезти своего командира обратно въ Сень-Пьеръ. Героическое леченіе на жизнь и смерть спасло его, но оставило въ немъ на нѣкоторое время большую слабость и рѣшительное отвращеніе къ лихорадочнымъ странамъ, гдѣ лишился онъ половины своей команды. Но, невзирая на сильное желаніе Иеронима распрощаться навсегда съ своимъ бригамъ, онъ долженъ былъ отплыть, въ январѣ 1803, года въ Гваделупъ. Тамъ Иеронимъ на каждомъ шагѣ засталъ еще свѣжіе кровавые слѣды пагубной мѣры французскаго правительства, рѣшившагося 15 іюля 1802 года снова ввести въ своихъ колоніяхъ рабство, уничтоженное въ 1793 году. На пути изъ Гваделупа въ Мартинику, Иеронимъ зашелъ на островъ Доминикъ, гдѣ былъ принятъ англійскимъ губернаторомъ со всѣми почестями какъ братъ перваго консула.

Иеронимъ получилъ въ концѣ апрѣля приказаніе возвратиться во Францію, но разныя обстоятельства задержали его въ колоніяхъ, и когда, послѣ ухода его, Вилларэ Жозеъ полагалъ *Epervier* уже далеко отъ Антильскихъ острововъ, бригъ внезапно явился въ Сень-Пьеръ. Причина, побудившая къ тому Иеронима, заключалась въ сознаніи необходимости признаться адмиралу въ непростительномъ поступкѣ, состоявшемъ въ томъ, что по ошибкѣ и неосторожности онъ заставилъ англійское военное судно лечь въ дрейфъ для опроса. Адмиралъ, предвидя со стороны начальника морскихъ силъ Великобританіи въ Вестъ-Индіи требованіе объ удовлетвореніи нанесеннаго оскорбленія англійскому флоту и извѣщенный уже о предстоявшемъ разрывѣ съ Англіею, торопилъ Иеронима къ отплытію въ отечество. Но послѣдній желалъ возвратиться на нейтральномъ суднѣ. Когда же, наконецъ, онъ согласился на требованіе адмирала и уже готовился сняться съ якоря, Вилларэ Жозеъ, утрапившись въ свою очередь отвѣтственности за брата перваго консула, приказалъ ему остаться. *Epervier* вышелъ подъ начальствомъ другаго командира 20 іюля, и уже 27 числа былъ добычею англичанъ.

Четвертая глава, изъ которой узнаемъ, какъ Иеронимъ достигъ Соединенныхъ штатовъ и какъ онъ изъ нихъ отплылъ въ Европу, посвящена исключительно двадцатидно-мѣсячному тамъ пребыванію, болѣе похожему на романъ, чѣмъ на дѣйствительность; узнаемъ о его легкомысленной и французскими законами непризнанной женитьбѣ на дѣвицѣ Елисаветѣ Патерсонъ, 24 декабря 1804 г., и объ извѣстномъ процессѣ въ Парижѣ по поводу притязаній сына

Иеронима и «дѣвицы» Патерсонъ,¹ и ихъ внука на семейныя права династїи Бонапарте.

Скажемъ, для общей связи плаваній Иеронима, что онъ прибылъ изъ Вестъ-Индіи въ Норфолькъ (въ Виргиніи) 20 іюля 1803 года на простомъ американскомъ лодманскомъ ботѣ, и что если онъ, вопреки строгой блокады американскихъ береговъ англичанами, сначала и изыскивалъ всевозможныя средства для достиженія Франціи, то береговныя удовольствія сперва, а потомъ любовь и бракъ заставили его надолго забыть море, славу и родину. Однакожъ, съ августа 1804 года имъ овладѣло рѣшительное желаніе возвратиться во Францію, и, наконецъ, онъ отправился 25 октября съ «дѣвицею» Патерсонъ и съ ея теткою, дѣвицею Спиръ, на американскомъ бригѣ *Philadelphia* изъ Делаварской бухты. Но бригъ разбился на слѣдующій день близъ города Ловистоуна. Послѣ новой неудачи съ французскимъ фрегатомъ *Présidente*, Иеронимъ съ Елисаветою Патерсонъ окончательно ушелъ 3 марта 1805 года изъ Балтимора на американскомъ бригѣ *Ering* и достигъ благополучно Лиссабона 8 апрѣля, послѣ двухъ съ половиною лѣтняго отсутствія изъ Европы.

Получивъ отъ французскаго генеральнаго консула рѣшительный отказъ въ паспортъ для своей беременной подруги, Иеронимъ рѣшился поспѣшить на свиданіе съ императоромъ, находившимся тогда въ Италіи. Пробывъ 24 числа въ Туринъ, онъ лишь одинадцать дней спустя получилъ отъ своего державнаго брата позволеніе явиться къ нему.

Пятая глава начинается словами: «Императоръ не далъ Иерониму времени задумываться о прошедшемъ, которому не было болѣе мѣста въ дѣятельной жизни, къ которой онъ возвратился. Иеронимъ поворился, и ему предстояло снова пуститься въ море и забыть, среди случайностей и опасностей войны, любовныя приключенія, лишившія его двухлѣтняго существованія въ ту необыкновенную эпоху, когда громады и многосложныя происшествія удваивали цѣну времени».

Вслѣдъ за свиданіемъ съ братомъ въ Александрію 6 мая, Иеронимъ долженъ былъ отправиться въ Генуу для выбора себѣ фрегата, и 18 числа послѣдовало уже приказаніе о назначеніи его начальникомъ 44 пуш. фрегата *Pomone* и бриговъ: *Endymion* и *Cyclope*. Одновременно Наполеонъ писалъ Вертье: «Дайте знать Иерониму, чтобъ онъ хорошо усвоилъ себѣ пушечное ученіе, ибо я его заставляю командовать; чтобъ онъ хорошо зналъ названія разныхъ частей пушки, названія всѣхъ частей фрегата, ихъ размѣры и подробности укладки трюма; такъ какъ всѣ эти подробности мнѣ очень хорошо извѣстны, то весьма вѣроятно, что я его буду разспрашивать при его подчиненныхъ. Итакъ, пускай онъ займется всѣмъ тѣмъ, что ему должно

знать. Молодой человекъ не долженъ стыдиться разспрашивать старыхъ моряковъ; напротивъ, подобные вопросы дѣлаютъ ему только честь....» Къ приказу, отданному недѣлю спустя, объ увеличеніи отряда Иеронима еще двумя 44 п. фрегатами *Incorruptible* и *Uranie*, Наполеонъ между прочимъ приложилъ слѣдующія строки на имя морскаго министра Декрѣ: «у него (Иеронима) есть умъ, характеръ, рѣшимость и достаточно общихъ свѣдѣній о ремеслѣ, чтобъ умѣть пользоваться талантами другихъ.»

Тогда Иеронимъ былъ не болѣе какъ лейтенантъ; принявъ же отрядъ, состоявшій изъ шести судовъ, онъ самовольно присвоилъ себѣ права и преимущества корабельнаго капитана. Узнавъ объ этомъ, Наполеонъ написалъ ему изъ Милана отъ 2 іюня: «Братъ, я васъ произвелъ въ фрегатскіе капитаны. Этотъ знакъ моего довѣрія побудитъ васъ прославить вашу карьеру и оправдать великія на васъ надежды націй. Не полагайтесь на имя, которое вы носите. Достохвально быть обязаннымъ одному своимъ достоинствомъ. Съ вашими хорошими способностями, съ вашимъ характеромъ и съ большими познаніями ремесла, чего бы вы не совершили, еслибъ командовали эскадрою контръ-адмирала Миссиссипи. Я не скажу, чтобъ былъ недоволенъ этимъ офицеромъ; но воля, характеръ, прилежаніе и смѣлость дѣлали изъ меня то, что я есть».

Въ бытность свою въ Генуѣ съ 1 до 7 іюля, Наполеонъ пожаловалъ Иерониму титулъ начальника морскихъ силъ Генуэзскаго порта и, желая произвести впечатлѣніе на своихъ новыхъ подданныхъ, болѣе театральною, чѣмъ дѣйствительною, демонстраціею, поручилъ ему вытребовать у алжирскаго дея по возможности большее число христіанскихъ невольниковъ. Эта болѣе дипломатическая, чѣмъ военная экспедиція не менѣе того представляла немалыя затрудненія, какъ по возможности упорнаго отказа дея, такъ и по многочисленности англійскихъ морскихъ силъ, находившихся у Мальты, въ Гибралтарѣ и у Балеарскихъ острововъ. Вотъ инструкція Наполеона своему брату, отъ 5 іюля: «Братъ, вашъ отрядъ, состоящій изъ трехъ фрегатовъ и двухъ бриговъ, долженъ быть снабженъ провзіею на три мѣсяца и водою на три или четыре мѣсяца. Ваши экипажи укомплектуются въ Генуѣ. Вы получите въ усиленіе вашихъ боевыхъ средствъ по 50 чел. сверхкомплектныхъ, изъ солдатъ, на каждый фрегатъ....» Послѣ нѣкоторыхъ подробностей объ артиллеріи судовъ, сказано далѣе: «Вы сниметесь съ якоря колы скоро будете готовы. Вы подойдете къ Вастіа. Вы потребуете отъ тамошняго начальника сотню хорошихъ матросовъ, бывавшихъ не менѣе шести или семи лѣтъ въ морѣ, и разместите ихъ на вашихъ судахъ. Вы соберете всѣ свѣдѣнія, какія возможно будетъ получить

о положеніи англичанъ на Магдалинскихъ островахъ (*). Затѣмъ вы спуститесь на три четверти протяженія сардинскаго берега, дабы не слишкомъ приблизиться въ Каліарн. Если застанете на Магдалинскомъ рейдѣ англійскіе корветы, бриги или транспорты, то овладѣйте ими. Оттуда отправитесь прямо въ Алжиръ. Прилагаемое письмо велите передать моему повѣренному въ дѣлахъ, комиссару иностранныхъ сношеній, который явится къ вамъ на фрегатъ. Цѣль вашей посылки состоитъ въ выручкѣ генуэзскихъ, итальянскихъ и французскихъ невольниковъ, находящихся въ заточеніи въ Алжирѣ. Если жъ встрѣтятся большія препятствія, чѣмъ я полагаю, вы останетесь въ Алжирѣ не далѣе шести дней и совершите обратное плаваніе, сообразно погодѣ, или въ Тулонъ, или въ Геную. Вы возвратитесь въ Геную, если у васъ будутъ генуэзскіе невольники, и по прибытіи продержите ихъ двое сутокъ, дабы было время свезти ихъ на берегъ съ церемоніаломъ....»

Иеронимъ вышелъ 7 августа, пробылъ 36 часовъ въ Алжирѣ и возвратился 31-го числа въ Геную съ 231 освобожденными генуэзскими плѣнниками, которымъ, послѣ 14-дневнаго карантина, былъ сдѣланъ необыкновенно пышный приемъ.

Въ шестой и послѣдней главѣ описано восьми-мѣсячное плаваніе 74 пуш. корабля *Vétéran* подъ командою Иеронима, который былъ произведенъ 1 ноября въ корабельные капитаны и назначенъ въ эскадру контръ-адмирала Вилломеза.

Эскадра, состоявшая изъ шести кораблей и двухъ фрегатовъ, вышла изъ Бреста 13 декабря, съ назначеніемъ нанести наибольшій вредъ англійской торговлѣ, крейсера у послѣдовательно у береговъ Африки, Бразиліи, Востъ-Индіи и Сѣверной Америки. Но результаты не оправдали ожиданія Наполеона, разрѣшившаго, для большаго успѣха, адмиралу, отступать отъ инструкціи каждый разъ, когда это ему покажется нужнымъ.

Невзирая на строгое приказаніе Наполеона обращаться съ Иеронимомъ наравнѣ съ капитанами одинаковаго съ нимъ чина и не употреблять въ рапортахъ выраженія, могущія служить ласкательствомъ для брата императора, адмиралъ не переставалъ, однакожъ, съ самаго начала кампаніи оказывать 21-лѣтнему капитану необыкновенное довѣріе и прибѣгать къ его совѣтамъ. 1 января 1806 года онъ назначилъ его своимъ помощникомъ (*second de l'escadre*).

Съ самаго начала плаваніе эскадры было неблагопріятно, за исключеніемъ незначительныхъ призовъ. Адмиралъ узналъ отъ взятаго 17 февраля, въ недалекомъ разстояніи отъ мыса Доброй Надежды,

(*) Магдалинскіе острова находятся у сѣверо-восточнаго берега Сардиніи при входѣ въ проливъ Бонифачіо.

англійскаго корвета, что эта колонія была занята англичанами уже въ январѣ мѣсяцѣ и что его передовой фрегатъ *Volontaire*, думавшій зайти въ голландскій портъ, подвергся тамъ плѣну. Устремившись за тѣмъ къ Св. Еленѣ, эскадра опоздала двумя днями, чтобъ перехватить въ водахъ острова купеческій флотъ, плывшій изъ Ост-Индіи въ Англію. «Всѣ эти происшествія, заставивъ адмирала перемѣнить совершенно свои намѣренія, побудили его совѣтоваться съ своимъ помощникомъ, капитаномъ Іеронимомъ Бонапарте о томъ, что предпринять далѣе. Достоинно замѣчанія, что командиръ *Vétéran* еще въ январѣ мѣсяцѣ, предвидя взятіе мыса Доброй Надежды, совѣтовалъ Вилломезу зайти на островъ Св. Фомы и затѣмъ крейсировать между островами Вознесенія и Св. Елены для поимки ост-индскаго флота». Этотъ планъ подробно изложенъ въ письмахъ Іеронима къ адмиралу, который тогда не рѣшался еще дѣлать измѣненія въ общихъ предписаніяхъ императора.

Направившись къ берегамъ Бразиліи, адмиралъ ожидалъ тамъ найти хоть часть той провизіи, которою намѣревался запастись на мысѣ Доброй Надежды; эскадра простояла 17 дней въ Санъ-Сальваторѣ, и пришла въ Каенну 15 мая. Высадивъ здѣсь плѣнныхъ, снятыхъ съ разныхъ призовъ, исправившись и забравъ свѣжую провизію, эскадра 28-го числа направилась къ Антильскимъ островамъ, гдѣ, однакожъ, ее ожидали новыя неудачи.

Здѣсь кажется намъ умѣстнымъ отступить на короткое время отъ общаго содержанія, и высказать наше полное убѣжденіе, что Вилломезъ, будучи извѣстенъ какъ ученый морякъ, какъ авторъ хорошихъ сочиненій и какъ опытный и храбрый командиръ, былъ однакожъ односторонній и плохой флагманъ. Это подтверждается слѣдующими словами морскаго министра Декрэ въ его письмѣ отъ 29 октября къ Вилломезу, до его отплытія изъ Бреста: «вы мнѣ писали, чтобъ говорить со мною преимущественно о внутреннемъ устройствѣ корабля, на которомъ имѣете свой флагъ. Я нашелъ этотъ предметъ недостойнымъ тѣхъ соображеній, о которыхъ вы должны заботиться и которыми вы должны меня занимать. Не забывайте никогда, что императоръ ввѣрилъ вамъ не корабль, а лучшую свою эскадру. Поэтому не занимайтесь однимъ судномъ болѣе другаго, а занимайтесь въ особенности предметомъ важныхъ порученій, которыя на васъ возложены, ибо только наибольшимъ развитіемъ качествъ адмирала, вы можете оправдать то мнѣніе, которое о васъ имѣетъ императоръ. Нѣтъ спору, что не должно запускать подробности, но эти подробности не должны отвлекать отъ болѣе важныхъ мыслей, долженствующихъ характеризовать ваши дѣйствія и вашу переписку....» Къ сожалѣнію, это участь

всѣхъ тѣхъ, которые, будучи капитанами, все еще продолжаютъ по старой привычкѣ быть лейтенантами и старшими офицерами, а, поднявъ свой адмиральскій флагъ, не могутъ забыть, что они уже перестали быть капитанами.

Но возвратимся къ эскадрѣ, суда которой, будучи раздѣлены на отдѣльные отряды, и разбросаны въ разныя стороны жестокими шквалами, достигли Мартиники не одновременно. *Vétéran* пришелъ первымъ 6 іюня въ Форъ-де-Франсъ, но едва успѣлъ бросить якорь, какъ показался отрядъ англійскихъ судовъ, который могъ легко атаковать по одиночкѣ всѣ ожидаемыя суда Вилломеза. Іеронимъ, не жалѣя себя, рѣшился, хотя одинъ, лавировать предъ входомъ въ бухту въ виду англичанъ, чтобъ увѣрить ихъ въ своей храбрости, показать, что ожидаетъ большую эскадру и во что бы то ни стало, готовъ устремиться на выручку перваго корабля, который покажется. Смѣлые галсы *Vétéran*'а озадачили непріятельскія суда, изъ коихъ ни одно не посмѣло приблизиться къ нему. Англійскій адмиралъ, оставивъ для наблюденія два корвета, не замедлилъ удалиться для избѣжанія встрѣчи со всею, по его мнѣнію, эскадрою Вилломеза. *Vétéran*, между тѣмъ до тѣхъ поръ не переставалъ быть постоянно на готовѣ вступить подъ паруса, пока, благодаря уходу англичанъ, французская эскадра собралась на рейдѣ.

До выхода Вилломеза изъ Мартиники, Іеронимъ совѣтовалъ ему не дожидаться у Санъ-Доминго долженствовавшаго идти изъ Ямайки въ Англію, непріятельскаго купеческаго флота, который, по всѣмъ вѣроятіямъ, будетъ сопровождать до Бермудскихъ острововъ всѣми военными судами вестъ-индской станціи, а встрѣтить его въ открытомъ морѣ; потомъ истребить на Ньюфаундлендѣ англійскіе рыбные промыслы, чтобъ, затѣмъ, по причинѣ худаго состоянія судовъ, весеннихъ буръ и недостатка въ провизіи, возвратиться оттуда, не позже августа мѣсяца, во Францію. Хотя жалкій исходъ кампаніи и оправдалъ все то, что Іеронимъ предсказывалъ, нѣтъ, однакожъ, сомнѣнія, что молодой капитанъ уже тогда съ нетерпѣніемъ ожидалъ конца утомительнаго, бесплоднаго плаванія и скорѣйшаго возвращенія въ отечество. Послѣ жестокой бури, выдержанной эскадрою 15 іюля, адмиралъ назначилъ, на случай разлученія судовъ послѣ новой бури, рандеву. Іеронимъ, овладѣвъ, 28 числа, корветомъ и взявъ его, по приказанію адмирала, на буксиръ, сталъ отставать отъ эскадры и потерялъ ее на слѣдующій день изъ виду. Тщетно искавъ ее по всѣмъ направленіямъ до 14 августа, Іеронимъ узналъ отъ русскаго купеческаго судна, что, въ недалекомъ разстояніи, оно встрѣтило шестнадцать англійскихъ купеческихъ судовъ,

подъ прикрытіемъ двухъ военныхъ. Бросивъ намѣреніе о дальнѣйшемъ поискѣ Вилломеза, Іеронимъ прельстился мыслию возвратиться съ добычею во Францію, гдѣ, конечно, его братъ проститъ ему преждевременное и самовольное появленіе. Устремившись тотчасъ въ погоню, онъ удачно овладѣлъ, 18-го числа, девятью судами, оцѣненными въ 5 000 000 фр. Снявъ съ призовъ, которые были сожжены, экипажи и все, что только можно было перевести на корабль, Іеронимъ продолжалъ плаваніе въ Европу, не заботясь болѣе о своемъ адмиралѣ. Съ Азорскихъ острововъ онъ достигъ Испаніи и пришелъ, 24-го числа, на видъ Лоріана, куда надѣялся войти утромъ слѣдующаго дня. Но 25-го числа, съ разсвѣтомъ, увидѣлъ отрядъ англійскихъ судовъ, состоящій изъ корабля, двухъ фрегатовъ и корвета, гнавшихъ за нимъ. *Vétéran* находился въ безвыходномъ положеніи, имѣя съ правой стороны, въ самомъ близкомъ разстояніи, гряду скалъ, не позволявшихъ кораблю достигнуть бухты Форэ, а съ лѣвой — непріятеля. Іеронимъ объявилъ своимъ офицерамъ, что не сдастся и не допуститъ, чтобъ по улицамъ Лондона вели на показъ брата императора; что *Vétéran* пойдетъ на дно, какъ *Vengeur*, или взлетитъ на воздухъ, среди вражескихъ судовъ. Въ эту критическую минуту является къ командиру матросъ Фюрикъ (*Furic*) съ предложеніемъ, какъ тамошній уроженецъ, рыбакъ и лоцманъ, провести корабль въ бухту Конкарно. Іеронимъ соглашается и ввѣряетъ ему судьбу корабля, который, къ удивленію экипажа и береговыхъ жителей и къ досадѣ англичанъ, въ 8 часовъ утра проскочилъ между грозными скалами, имѣя нѣсколько дюймовъ воды подъ килемъ, и полтора часа спустя уже стоялъ на якорѣ предъ Бекъ де-Ніелемъ, на семи-саженной глубинѣ. Оттуда корабль не безъ большихъ трудовъ и усилій былъ введенъ, 1 сентября, въ гаванцу Конкарно. Съ разрѣшенія своего брата, Іеронимъ поскакалъ, 2-го числа, въ Парижъ, гдѣ его ожидали великія почести.

«Декрѣ, болѣе всего заботившейся объ эскадрѣ Вилломеза, о судьбѣ которой сильно опасался, съ тѣхъ поръ въ особенности, какъ она уменьшилась лучшимъ своимъ кораблемъ, не находилъ призы, 18 августа и чудесное спасеніе *Vétéran*’а достаточнымъ вознагражденіемъ за несчастную разлuku Іеронима съ Вилломезомъ; но общественное мнѣніе не раздѣляло строгаго сужденія морскаго министра. Къ тому же, императоръ былъ доволенъ, и никто не имѣлъ права требовать больше, чѣмъ самъ всемогущій повелитель.»

Свиданіе братьевъ было самое радужное. Императрица возложила ленту почетнаго легіона на корабельнаго капитана, который былъ произведенъ, 9-го числа, въ контръ-адмиралы и получилъ, 24-го числа, титулъ принца французскаго.

Съ переименованіемъ Іеронима въ генераль-маіоры и съ отправленіемъ его въ томъ же сентябрѣ мѣсяцѣ съ императоромъ въ походъ противъ Пруссіи, кончается морское его поприще.

Скажемъ въ заключеніе, что изъ офицеровъ, бывшихъ подъ командою Іеронима на *Vétéran*ѣ, трое дослужились до адмиральскаго чина: старшій офицеръ корабля, фрегатскій капитанъ Галенъ, тотъ самый, который въ 1802 г. уступилъ своему 18 лѣтнему лейтенанту свой бригъ *Eprévier*; лейтенантъ Деперрэ и мичманъ Макау. Когда Іеронимъ, во время своего путешествія, лѣтомъ 1852 г., по Бретани, останавливался для завтрака въ Конкарно, онъ уже не засталъ Фюрика, скончавшагося за нѣсколько мѣсяцевъ предъ тѣмъ.

А. Фр.

МАТЕРІАЛЫ ДЛЯ ЗНАКОМСТВА СЪ САНДВИЧЕВЫМИ ОСТРОВАМИ.

HAWAII: THE PAST, PRESENT, AND FUTURE OF ITS ISLAND-KINGDOM.
AN HISTORICAL ACCOUNT OF THE SANDWICH ISLANDS, BY MANLEY HOPKINS.

Прошедшее, настоящее и будущее гавайскаго королевства. Историческое описаніе Сандвичевыхъ острововъ, Манлея Гопкинса, гавайскаго генеральнаго консула въ Англіи. Лондонъ, 1862 года, in 8, XIX и 423 стр., съ картою, тремя портретами и семью видами. Цѣна 6 р. 75 к. (у Мюнкса).

Литература о Сандвичевыхъ островахъ давно для насъ интересна, какъ по положенію ихъ на перепутьи, между нашими азіатскими портами и владѣніями на сѣверо-западныхъ берегахъ Америки, такъ и по давнопрошедшимъ, хотя и временнымъ, но довольно значительнымъ сношеніямъ съ ними русскихъ; она приобрѣла для насъ еще большее значеніе съ тѣхъ поръ, какъ наши, «дальновояжныя», военныя суда стали ежегодно посѣщать гавайскую группу. Та же причина, по которой мы не замедлили познакомить нашихъ читателей съ выходомъ сочиненія г. Коля (*), побуждаетъ насъ и те-

(*) Описаніе природы и жителей острововъ Тихаго океана (М. Сб., 1862 г., № 3, библ., стр. 27—31).

перь обратить ихъ вниманіе на только что поступившую въ продажу книгу г. Гопкинса. Авторъ пользовался, для своего труда, не только всѣми существующими сочиненіями о Сандвичевыхъ островахъ и архивомъ гавайскаго генеральнаго консульства въ Лондонѣ, но и мало извѣстными данными, сообщенными ему его роднымъ братомъ, членомъ гавайскаго парламента, шестнадцать лѣтъ (1845—1861) управлявшимъ правительственною типографіею въ Гонолулу и редактировавшимъ офиціальною газетою *Polynesian*.

При такомъ изобиліи матеріаловъ нельзя не пожалѣть, что авторъ совершенно выпустилъ изъ виду описаніе сношеній русскихъ съ Сандвичевыми островами и пребыванія ихъ тамъ съ 1815 по 1817 годъ, подъ предводительствомъ Шеффера. Онъ ограничился только слѣдующими словами, стр. 164: «....Онъ (Камеаеа) горячо принялся за торговлю и, впослѣдствіи, придумывалъ мѣры для прямыхъ торговыхъ сношеній съ русскими колоніями.» Изъ русскихъ кругосвѣтныхъ плавателей, посѣтившихъ Сандвичевы острова, авторъ упоминаетъ объ одномъ капитанѣ Коцебу.

Подобный пробѣлъ въ исторіи Сандвичевыхъ острововъ тѣмъ удивительнѣе, что англійскіе и французскіе моряки и путешественники: лордъ Байронъ, Бичи, Рокефейль, Дюфло де-Монфра и др. упоминаютъ въ своихъ сочиненіяхъ о дѣйствіяхъ русскихъ на Сандвичевыхъ островахъ. Нужно полагать, что авторъ умалчалъ о посѣщеніяхъ и предпріятіяхъ русскихъ или по какимъ нибудь особеннымъ причинамъ, или, что вѣроятнѣе, потому что не считалъ ихъ заслуживающими вниманія, тѣмъ болѣе, что эти посѣщенія и предпріятія оставались постоянно безъ всякихъ результатовъ. А намъ не мѣшало узнать, въ дополненіе имѣющихся свѣдѣній, еще большія подробности изъ мѣстныхъ источниковъ о сношеніяхъ русскихъ съ гавайскою группою, отъ прѣхода туда перваго русскаго судна (*Нева*, подъ нач. лейт. Гагемейстера) въ 1808 г. до представленія въ 1820 году г. Добеля, русскаго генеральнаго консула на Филиппинскихъ островахъ, королю Камеаеа II (Pio-Pio). Врученіе королемъ г-ну Добелю письма, на имя Императора Александра I, было послѣднимъ проявленіемъ международныхъ сношеній между Сандвичевыми островами и Россіею, до назначенія, въ наше время, тамъ русскаго консула.

Такъ какъ дѣятельность нашего консула, за отсутствіемъ русскаго торговаго флота, ограничивается пока попеченіемъ о военныхъ судахъ, то это обстоятельство и побудило, вѣроятно, автора въ спи-

скѣ консуловъ, акредитованныхъ въ Гонолулу, назвать нашего консула не русскимъ, а «консуломъ амурскаго поморья». Конечно, у насъ нѣтъ тамъ торговаго флота, русскіе торговые дома не участвуютъ въ сношеніяхъ съ заатлантическими странами, но существуетъ, однакожъ, флотилія судовъ Росс.-Ам. компаніи и два или три финляндскія китоловные судна; наконецъ, мы имѣемъ надежду, что и Амурская компанія снова обзаведется судами,—все это заставляеть думать, что и Россія современемъ заключить торговый трактатъ съ Сандвичевыми островами, заключившими подобныя трактаты въ 1846 году съ Франціею, Великобританіею и Даніею, въ 1848—съ Гамбургомъ, въ 1850—съ Соединенными Американскими штатами, въ 1851—съ Бременомъ и вторично съ Великобританіею, въ 1852—съ Швеціею и Норвегіею и въ 1857—вторично съ Франціею.

За исключеніемъ, упомянутаго пробѣла, читатель удостовѣрится въ полнотѣ труда г. Гопкинса изъ содержанія слѣдующихъ двадцати пяти главъ его сочиненія:

Гл. I—IV: Географія; статистика; этнографія; естественная исторія и торговля Сандвичевыхъ острововъ.

Гл. V: Гавайское племя; догадки о его происхожденіи и сравненія съ другими народностями.

Гл. VI и VII: Первые свѣдѣнія о Сандвичевыхъ островахъ; народныя преданія; появленіе Кука и его убіеніе.

Гл. VIII: Послѣдователи Кука и боцманъ англійскаго судна *Eleonora*, Джонъ Юнгъ.

Гл. IX—XI: Король Камеамеа I.

Гл. XII: Король Камеамеа II.

Гл. XIII: Прибытіе американскихъ миссіонеровъ; поѣздка короля и королевы въ Англію, и ихъ тамъ кончина.

Гл. XIV—XV: Король Камеамеа III; прибытіе католическихъ миссіонеровъ; религіозныя распри; гоненіе католиковъ; суда: англ. *Sulphur*, подъ начальствомъ сэра Эдварда Бельчера, и франц. *Vénus*, подъ начальствомъ кап. дю-Пети-Туара.

Гл. XVI: Вмѣшательство Франціи; появленіе французскаго фр. *Artémise*, подъ начальствомъ кап. Лапласа, и принятіе гавайскимъ правительствомъ требованій, касательно равенства правъ католической церкви съ протестантской.

Гл. XVII: Исторія гавайской конституціи и учрежденіе министерствъ.

Гл. XVIII: Временное занятіе Сандвичевыхъ острововъ командиромъ англійскаго фр. *Carysfort*, лордомъ Джоржемъ Поулетомъ.

Гл. XIX: Признаніе Англіею, Франціею и Соединенными Американ-

скими штатами независимости Сандвичевых островов; неудача бельгийской торговой компании.

Гл. XX: История торговых трактатов.

Гл. XXI: Король Камеама IV.

Гл. XXII: О жителях Сандвичевых островов.

Гл. XXIII: Уменьшение народонаселения.

Гл. XXIV: Хорошие и худшие стороны миссионеров.

Гл. XXV: Минувшее и будущее. Первый отдел этой последней главы находится в связи со всеми предыдущими главами сочинения и соответствует своему заглавию; в ней сообщаются прокламации нейтралитета Камеама III, во время минувшей восточной войны, и Камеама IV, когда возгорелась война между Северными и Южными Американскими штатами; описывается скороспелая, поверхностная, непрочная цивилизация островитян и пассивность торговли, находящейся в руках иностранцев (*); приводятся доходы и расходы королевства, стоимость привоза и вывоза товаров и произведений и число выходивших периодических изданий по 1860 год. Что же касается второго отдела «будущее», то он поражает своею краткостью и односторонностью. Не касаясь исправления законов и полезных реформ по всем частям администрации и пр., автор видит будущее процветание островов и благоденствие островитян единственно в миссионерах, но не в таких, какими они были по нынѣ, но какими бы им следовало быть.

Книга оканчивается приложением, в котором изложена теория образования коралловых островов и сравнение лагунов сих островов с кратерами огнедышащих гор Гавайской группы.

Нынешний король, Камеама IV, вступил на престол 21 года отроду, 15 декабря 1854 года, присягнув конституции 1 января 1855 года и женился, 19 июня 1856 года, на Эмме, внучке известного любимца Камеама I, англичанина Джона Юнга, недоброжелателя русских (**).

Для наследника короля, родившегося 20 мая 1858 года, особенный комитет избрал воспитателем священника Томаса Неттлшипа Стадлея, который был посвящен в Англичан, 15 декабря 1861 года, в епископы Сандвичевых островов.

В главѣ управления королевства находятся: председатель совета министерств — сестра короля, принцесса Викторія Камамалу, и ми-

(*) Гавайское судохозяство имѣло в 1860 г. 100 с. пароходъ в 414 т., 11 китоловныхъ судовъ в 2303 т., 7 судовъ дальняго плаванія в 1426 т. и 30 каботажныхъ судовъ в 1475 т.

(**) Его не должно смѣшивать съ бывшимъ командиромъ судна Рос.-Ам. комм., *Кадыксъ*, американцемъ Юнгомъ.

ипстры: внутреннихъ дѣлъ и просвѣщенія — братъ короля, принцъ Камеамеа, иностранныхъ дѣлъ и военный — г. Уиллье (Wyllie) (*), финансовъ — американецъ Греггъ и юстиціи — г. Алленъ. Въ чужихъ краяхъ акредитованы консулы: въ Англіи, Франціи, Даніи, Гамбургѣ, Бременѣ, Соединенныхъ штатахъ, Лимѣ, Вальпараисо, Санъ-Франциско, Кантонѣ, Гонъ-Конгѣ, на островахъ: Дружескихъ, Фиджи и Навигаторскихъ, Сиднеѣ и Мельбурнѣ, и дипломатическіе агенты въ разныхъ мѣстахъ Полинезіи и Тасманіи.

Гопкинсъ удовлетворился весьма рѣдкими ссылками на другія сочиненія о Сандвичевыхъ островахъ. Это даетъ намъ мысль окончить нашу статью приведеніемъ заглавій сочиненій, не только упомянутыхъ авторомъ, но и тѣхъ, которыя находятся у насъ подъ рукою. Противъ тѣхъ сочиненій, въ которыхъ говорится о русскихъ вообще и о самовольныхъ и безразсудныхъ поступкахъ Шеффера въ особенности, мы поставили знакъ * и въ скобкахъ указали на страницы:

* Путешествіе въ южный Океанъ и въ Беринговъ проливъ для отысканія сѣверо-восточнаго морскаго прохода, предпринятое въ 1815, 1816, 1817 и 1818 годахъ иждивеніемъ государственнаго канцлера, графа Н. П. Румянцова, на кораблѣ «Рюрикъ», подъ начальствомъ флота лейтенанта *Коцебу*. С.-Петербургъ, 1821 г. (Часть вторая, стр. 19—55).

* Путешествіе вокругъ свѣта, по повелѣнію Государя Императора совершенное на военномъ шлюпѣ «Камчатка» въ 1817, 1818 и 1819 годахъ, флота капитаномъ *Головиннымъ*. С.-Петербургъ, 1822 г. (Часть первая, стр. 326—375).

* Путешествіе и новѣйшія наблюденія въ Китаѣ, Манчжѣ и Индо-Китайскомъ архипелагѣ, бывшаго Росс. генеральнаго консула на Филиппинскихъ островахъ, коллежскаго совѣтника *Петра Добеля*. Перев. съ англ. *А. Дж.* С.-Петербургъ, 1833 г. (Часть вторая, стр. 112—129 и приложенія).

* Путешествіе вокругъ свѣта, совершенное по повелѣнію Государя Императора Николая I на военномъ шлюпѣ «Сенявинъ» въ 1826, 1827, 1828 и 1829 годахъ флота капитаномъ *Федоромъ Литке*. С.-Петербургъ, 1834 г. (Часть первая, стр. 106—107).

* Жизнеописаніе Александра Андреевича Баранова, главнаго правителя Россійскихъ колоній въ Америкѣ. *Ж. Хальбникова*. С.-Петербургъ, 1835 году. (Стр. 159—169).

Сынъ Отечества, 1839, X и XI: нынѣшнее состояніе Сандвичевыхъ острововъ. Морской Сборникъ, 1859 г., № 4: Сандвичевы острова.

Русскій Вѣстникъ, 1860 г., ноябрская книжка: Сандвичевы острова, *А. Выше-славцева*.

* Историческое обозрѣніе образованія Росс. Ам. Компаніи и дѣйствій ея до настоящаго времени. Составилъ *П. Тихменевъ*. С.-Петербургъ, 1861 г. (Часть первая, стр. 165—166 и 184—192).

(*) Близкій родственникъ нашихъ Виллье, внуковъ баронета Виллье, бывшаго лейбъ-медика Императора Александра I.

* *Journal d'un voyage autour du monde, pendant les années 1816—1819*, par M. *Camille de Roquefeuil*, lieutenant de vaisseau, commandant le navire le «Bordelais». Парижъ, 1823 г. (Часть вторая, стр. 358 и 359).

* *Voyage of H. M. S. «Blonde» to the Sandwich Islands, in the years 1824—1825*. Captain the Right hon. Lord *Byron*, commander. Лондонъ, 1826 г. (Стр. 39 и 40).

Missionary Tour through Hawaii, by the Rev. *William Ellis*. Лондонъ, 1826 и 1827 г.

* *Narrative of a voyage to the Pacific and Beering's strait, to co-operate with the Polar expeditions: performed in H. M. S. «Blossom», under the command of captain F. W. Beechey*, R. N., in the years 1825—1828. Лондонъ, 1831. (Часть вторая, стр. 415—416).

Voyage autour du monde, principalement à la Californie et aux îles Sandwich, pendant les années 1826, 1827, 1828 et 1829, par A. *Duhaut-Cilly*, capitaine au long cours. Парижъ, 1835 г.

Reise um die Erde ausgeführt auf dem königlich Preussischen Seehandlungsschiffe «Prinzess Louise», commandirt vom Capitain W. Wendt in den Jahren 1830, 1831 und 1832, von Dr. *F. C. F. Meyen*. Берлинъ, 1835 г.

Voyage autour du monde entrepris par ordre du roi, exécuté sur les corvettes de S. M. «l'Uranie» et «la Physicienne» pendant les années 1817, 1818, 1819 et 1820 et publié par M. Louis de Freycinet, capitaine de vaisseau. Парижъ, 1839 г.

The Sandwich Islands, by *Alexander Simpson*. Лондонъ, 1843 г.

On the Progress of Events, etc., in the Sandwich Islands, by *Alexander Simpson*. Лондонъ, 1843 г.

* *Exploration du territoire de l'Oregon, des Californies et de la mer Vermeille exécutée pendant les années 1840, 1841 et 1842* par M. *Duflot de Mofras*. Парижъ, 1844 г. (Часть вторая, стр. 74—76).

Narrative of a Journey round the World during the years 1841 and 1842, by Sir *George Simpson*. Лондонъ, 1847 г.

History of the Hawaiian Islands, by *James Jackson Jarves*. Говнолулу, 1847 г.

Life in the Sandwich Islands, or the Heart of the Pacific, by the Rev. *H. T. Cheever*. Лондонъ, 1851 г.

Campagne de circumnavigation de la frégate «l'Artémise» pendant les années 1837, 1838, 1839 et 1840 sous le commandement de M. Laplace, capitaine de vaisseau. Парижъ, 1853 г.

The Island World of the Pacific: being the personal narrative and results of travel through the Sandwich or Hawaiian Islands, and other parts of Polynesia, by the Rev. *Henry T. Cheever*. Нью-Йоркъ, 1855 г.

Travels in the Sandwich and Society Islands, by *Hill*. Лондонъ, 1856 г.

The Nautical Magazine and Naval Chronicle: 1860 г. № 12: The Sandwich Islands.

А. Фр.

НОВЫЯ КНИГИ.

The history of Gibraltar and of its political relation to events in Europe, from the moorish dynasty in Spain to the last Morocco war, with original and unpublished letters from the Prince of

Hesse, Sir George Elliot, the Duc de Crillon, Collingwood, and Lord Nelson, and an account of the fourteen sieges the rock has sustained since it became a frontier, by Capt. *Sayer*.

Percement de l'isthme de Suez et question des docks pour la rade de Bordeaux, par *F. Couture*.

Etude sur le meilleurs moyens d'arriver à la fabrication économique de la fonte, par *G. A. Cazes*.

Notice sur le loch permanent et autographe, sur son annexe le révélateur de sous-courants et sur les services qu'ils peuvent rendre à la navigation et à l'hydrographie, par l'inventeur *G. Rebour*, fils.

La Chine et la Cochinchine. Aperçu sur la Chine, sa géographie physique, etc., suivi de l'histoire de la guerre des Anglais et des Français contre les Chinois depuis 1844 jusqu'au traité signé à Pékin en octobre 1860, etc., par *J. J. E. Roy*.

Voyage en Chine: Ténériffe, Rio-Janeiro, Le Cap, ile Bourbon, Malacca, Singapore, Manille, Macao, Canton, Ports Chinois, Cochinchine, Java; par *C. Lavollée*, de la mission de France en Chine.

Le Commerce de Siam, par *D. Girard*.

Art naval, par l'amiral *Paris*.

Le *Monitor* et le *Merrimac*, par le colonel baron de *Suarce*.

Ueber Wellen auf Gewässern von gleichmässiger Tiefe, von *G. Hagen*.

Der Fischfang auf hoher See und rationell betriebener Küstenfischfang als einer der Hauptnahrungszweige des deutschen Volkes und Grundbedingungen einer deutschen Flotte, von *J. J. Sturz*.

Die Panzerschiffe ein nautischer und artilleristischer Rückschritt, von *W. Streubel*.

Der Dienst der Munitions-Versorgung bei der Vertheidigung der Festungen, von *W. von Kamptz*.

Die deutsche Hansa bis zu ihrer Blüte 1370. Ein Vortrag, gehalten im Auftrage des Dresdner Flottenvereins, von Dr. *Fr. W. Schlumber*.

Sind die Ansprüche des deutschen Volkes auf Restitution seiner Beiträge zum Bau der gegen seinen Willen verkauften deutschen Flotte berechtigt? Von *A. B. H.*

Ein Rest der deutschen Flotte auf einer Reise um die Erde, von *G. Thaylow*.

Astronomie und Optik in den letzten Decennien. Populäre Skizze der Centralbewegung des Sonnensystems und der optischen Principien einer Chemie der Gestirne, von *A. von allenhofen*.

Die Rotation der runden Artillerie-Geschosse. Geschichtliche Entwicklung der Rotationsfrage seit dem Jahre 1737 und ihr gegenwärtiger Standpunkt, von *H. Müller*.

ЛОЦМАНСКІЯ ЗАМѢТКИ.

Финскій заливъ.

Финляндія. Измѣненіе цвѣта башни на островѣ Біарк-э. — (№ 141). — Въ дополненіе къ извѣстію, помѣщенному въ Лоцм. замѣт. 1862 года; № 62, отъ Гидрографическаго департамента къ свѣдѣнію мореплавателей объявляется, что находящаяся на юго-восточной оконечности острова Біарк-э деревянная неосвѣщаемая башня, для лучшей видимости ея, перекрашена нынѣ изъ темнокраснаго въ *бѣлый* цвѣтъ. (Цирк. Гидр. депар. 1862 г. № 32).

Ботнический заливъ.

Швеція. Новыя банки и вѣха при входѣ въ Худиксвалль (Hudiksvall). — (№ 142). — Королевское морское правленіе въ Швеціи сообщило, что во время гидрографическихъ работъ въ прошломъ году въ Ботническомъ заливѣ, найдены были слѣдующія новыя банки при входѣ въ Худиксвалль:

1) 18 *фут*овая каменистая банка, лежащая отъ южной оконечности острова Иднорехольмена (Idnorsholmen) на SO 35° въ разстояніи 1,4 мили, и отъ южной оконечности Горнсланда (Hornsländet) на SW 69° въ 2,3 мили, или въ шир. 61° 36',2 N, долг. 17° 25',8 O отъ Гринича. Для означенія этой банки по южную ея сторону поставленъ предостерегательный знакъ съ краснымъ шаромъ.

2) На 2 кабельтова далѣ къ востоку лежитъ еще банка, глубиною 6 сажень. Обѣ эти банки малы и со всѣхъ сторонъ приглубы. Склоненіе компаса $11\frac{3}{4}^{\circ}$ W. Румбы показаны по компасу.

Вѣхи на банкѣ Миранъ (Miran) у острова Горнсланда при входѣ въ Худиксвалль.—(№ 143).—Также сообщено, что для означенія банки Миранъ, находящейся къ SW отъ южнаго мыса острова Горнсланда, поставленъ у южной ея оконечности предостерегательный знакъ съ краснымъ шаромъ вверху. Шир. $61^{\circ} 36',5$ N, долг. $17^{\circ} 29'1$ O отъ Гринича.

Румбы показаны по компасу. Склоненіе компаса $11\frac{3}{4}^{\circ}$ W.

Новая банка и вѣха при входѣ на Бредшерскій фарватеръ (Bredskar, въ Умео-ельфъ (Umeö-elf).—(№ 144).—Также сообщено, что при входѣ на Бредшерскій фарватеръ, ведущій въ Умео-ельфъ, найдена 23 футовая каменистая банка, лежащая отъ лоцманскаго дома въ Бредшерѣ на SW 9° въ 2,8 мили, или въ шир. $63^{\circ} 36', 9$ долготѣ $20^{\circ} 20' 5$ O отъ Гринича. Банка эта обозначена предостерегательнымъ знакомъ.

Румбы показаны по компасу. Склоненіе компаса у Бредшера $9\frac{1}{2}^{\circ}$ W.

Къ предыдущимъ тремъ объявленіямъ см. новыя карты морской конторы въ Стокгольмѣ: Лит. а. 1 и с. 1. (Отнош. рус. ген. конс. въ Швеціи 1862 г. № 28).

Рижскій заливъ.

Поправка на генеральной картѣ Рижскаго залива.—(№ 145).—На нѣкоторыхъ оттискахъ генеральной карты Рижскаго залива по ошибкѣ напечатано, что створъ двухъ береговыхъ Домеснескихъ маяковъ направляется: NO и SW 60° ; должно быть: NO и SW 16° .

Балтійское море.

Пруссія. Новая башня близъ Стилова (Stilow) въ Кёслинскомъ округѣ.—(№ 146).—Департаментъ внутреннихъ дѣлъ королевско-кёслинскаго правленія объявилъ къ свѣдѣнію мореплавателей, что въ Кёслинскомъ округѣ на высокой дюнѣ близъ Стилова построена новая башня высотой отъ основанія 68 футъ (66 прус. футъ) высота же дюны надъ среднимъ уровнемъ моря до основанія башни простирается на 150 футъ, (146, 3 прус. фута).

Башня въ своемъ горизонтальномъ поперечномъ разрѣзѣ представляетъ правильный осьмиугольникъ, коего параллельныя стороны состоятъ одна отъ другой у основанія на $24\frac{3}{4}$ фута, а подъ плоскою крышею на 12.3 фута. Боковыя поверхности крыты досками и выкрашены горизонтальными 8 дюймовой ширины полосами, попеременно, бѣлою и свѣтлокрасною. Плоская крыша крыта цинкомъ.

Башня стоитъ въ 638 саженьяхъ (4343 прус. фута) отъ морскаго берега и находится отъ Рефесколя (Revescol) въ 20 миляхъ; отъ Риксгофта (Rixhöft) въ 20.5 миляхъ и отъ Леба (Leba) въ 6 миляхъ и въ шир. $54^{\circ} 47' 3''$ N (*), долг. $17^{\circ} 44'$, 37 О отъ Гринича. (Отнош. Депар. Внущр. снош. 1862 г. № 5248).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картанъ Гидрографическаго департамента: генеральной Балтійскаго моря, № 1451; восточной части Балтійскаго моря, № 1553.

Англійскій каналъ.

Маякъ на скалахъ Хануа (Hanois Rocks) по западную сторону острова Гернсея (Guernsey).—(№ 147).—Тринити-Хаузь въ Лондонѣ объявилъ, что по случаю приведенія къ окончанію работъ по постройкѣ маяка на скалахъ Хануа, по западную сторону острова Гернсея, освѣщеніе его начнется съ 20 октября (1 ноября н. с.), или около этого времени, настоящаго 1862 года. Огонь маяка будетъ *вертящійся, краснаго цвѣта, чрезъ кратковременныя промежутки*. Дальнѣйшія подробности о немъ будутъ сообщены въ свое время. (Отнош. рус. ген. конс. въ Великобританіи 1862 г. № 764).

Примѣч. Къ этому извѣстію относятся слѣдующія карты англійскаго адмиралтейства: France, Channel Islands, № 2701, и Guernsey, № 61.

Сѣверный Атлантическій океанъ.

Франція. Департаментъ Финистеръ. Буй Водре (Vaudrée) при входѣ въ Брестъ.—(№ 148).—Депо картъ и плановъ морскаго министерства въ Парижѣ объявило, что буй, обозначающій рифъ

(*) Въ подлинномъ прусскомъ объявленіи широта показана $50^{\circ} 47' 3''$ N, вѣроятно ошибочная.

Водре, при входѣ въ Брестскую гавань, снесенъ волненіемъ въ ночи съ 9 на 10 прошлаго ноября.

Департаментъ Морбиланъ. Знакъ на рифѣ Биллерве (Billevé).— (№ 149). — Также объявлено, что на рифѣ Биллерве, выдающемся отъ мыса того же имени, поставленъ желѣзный знакъ (Avis aux navigateurs, Depot des cartes et Plans, № 1, 1862 г.)

Французскія колоніи. Измѣненіе освѣщенія маяка Галантри (Galantry) на островахъ Сень-Пьеръ (Saint-Pierre) и Микелонъ (Miquelon).— (№ 150). — Депо картъ и плановъ морскаго министерства въ Парижѣ объявило къ свѣдѣнію мореплавателей о полученіи извѣстія, что съ 10 августа 1862 года произведено будетъ измѣненіе въ аппаратъ постоянного огня маяка на мысѣ Галантри (Galantry) острова Сень-Пьеръ и Микелонъ.

Новый огонь будетъ *постоянный съ бѣлыми и красными проблесками*, слѣдующими одинъ за другимъ черезъ *двадцать секундъ*, въ такомъ порядкѣ, что будутъ видимы послѣдовательно *два бѣлые проблеска и одинъ красный*. Огонь возвышается надъ уровнемъ самой высокой воды на 210 футъ (64,1 метра) и будетъ открываться въ ясную погоду на разстояніи 18 миль; только отъ сѣвера онъ закрывается высокостями острова.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, втораго разряда. Башня, имѣющая 36 футъ (11 метровъ) высоты, окрашена бѣлыми и красными полосами и находится въ шир. 46° 45' 30" N, въ долг. 56° 06' 37" W отъ Гринича (58° 27' W отъ Парижа). Огонь этотъ значится подъ № 16 въ серіи Е. французскихъ маяковъ, изданія депо картъ и плановъ.

По причинѣ замѣны стараго аппарата новымъ на башнѣ Галантри, нынѣ существующій огонь не будетъ зажигаться въ продолженіе 3 ночей: съ 7 по 10 августа н. с. (Avis aux navigateurs, Depot des Cartes etc. 1862, № 3).

Огни для указанія направленія юго-восточнаго прохода (passe du Sud-Est) на рейдѣ Сень-Пьеръ (Saint-Pierre).— (№ 151). — Тѣмъ же донесеніемъ извѣщаютъ, что съ 19 сентября (1 октября н. с.) 1862 года направленіе входа на рейдъ Сень-Пьеръ юго-восточнымъ проходомъ будетъ обозначаться двумя малыми огнями.

1) Одинъ изъ нихъ, *постоянный бѣлый*, будетъ помѣщаться на мѣстѣ настоящаго маяка на скалахъ мыса Canon. Возвышеніе этого

огня надъ уровнемъ высокой воды 36 футъ (11 метровъ) и въ ясную погоду свѣтъ его будетъ виденъ за 6 миль, освѣщая $\frac{3}{4}$ горизонта

2) Другой огонь, *постоянный красный*, будетъ помѣщаться на равнинѣ, лежащей къ сѣверу отъ города. Этотъ огонь, возвышаясь надъ уровнемъ самой высокой воды на 62 фута (19 метровъ), будетъ открываться въ ясную погоду на разстояніи 3 миль.

Линія, соединяющая эти два огня, обозначить направленіе середины прохода между оконечностями скалъ Bertrand и l'île aux Chiens.

Кромѣ того, красный огонь поставленъ такимъ образомъ, что когда суда, лавирующія отъ Коломбье (Colombier) въ сѣверо-восточный проходъ, увидать его лѣвѣ мыса Эгль (Aigle), то могутъ считать себя въ безопасности отъ мелей мыса Ружъ (Rouge).

Эти два огня будутъ значиться подъ № 17 серіи Е. французскихъ маяковъ, изданія депо картъ и плановъ. (Avis aux navigateurs, Depot des cartes etc. 1862, № 3).

Соединенные штаты. Плавуч. маякъ Мартинсъ-Индэстри. (Martin's Industry).—(№ 152).—Управленіе Южныхъ штатовъ доводитъ до свѣдѣнія мореплавателей о постановкѣ плавучаго маяка на глубинѣ около *48 футъ (14,6 метровъ) по внѣшнюю сторону банки Мартинсъ-Индэстри, лежащей при входѣ на фарватеры, ведущіе къ Портъ-Роялю (Port-Royal). Маякъ имѣетъ *два постоянные огня бѣлаго цвѣта*, возвышающіеся надъ уровнемъ моря на 41 футъ (12,6 метровъ) и видимые въ ясную погоду въ разстояніи 13 миль.

Судно окрашено и на обоихъ бортахъ бѣлыми буквами написаны слова Martin's-Industry. Маякъ находится въ шир. $32^{\circ} 5' 57''$ N, долг. $80^{\circ} 33' 19''$ W отъ Гринича ($82^{\circ} 53' 41''$ W отъ Парижа).

Отъ него пеленги:

Большой домъ на западной оконечности Бай Пойнтъ (Bay-Point), на восточномъ берегу Портъ-Рояля, на NW 25° въ $10\frac{1}{2}$ миляхъ. Маякъ Тибе (Tibée) на SW $73^{\circ} 15'$ въ 15 миляхъ.

Входный буй южнаго фарватера на SW $73^{\circ} 15'$ въ $2\frac{1}{8}$ миляхъ.

Входный буй юго-восточнаго фарватера на NO 31° въ $2\frac{3}{8}$ миляхъ.

Большой черный буй на юго-восточной оконечности банки Гаскинъ (Gaskin) на SW $21^{\circ} 45'$ въ $3\frac{1}{3}$ миляхъ.

Всѣ буй бара поставлены на фарватерахъ къ сторонѣ Мартинсъ-Индэстри. На южномъ фарватерѣ находятся 4 красные буй, оставляемые при входѣ въ правой рукѣ, а на юго-восточномъ фарватерѣ два

черные буй, оставляемые при входѣ въ лѣвой рукѣ. Для пароходовъ лучше проходить отъ буреѣ въ разстояніи около длины судна, оставляя ихъ вправѣ или влѣвѣ, сообразуясь съ цвѣтомъ окраски.

На SO-й оконечности банки Гаскингъ (Gasking) поставленъ большой черный буй, на глубинѣ 29 футъ (9 метровъ). Суда, идущія къ S или входящія, не должны проходить по банкѣ западнѣе этого буй.

На южномъ фарватерѣ въ среднія малыя воды бываетъ 19 футъ (5,8 метровъ) глубины, а на юго-восточномъ фарватерѣ около 21 фута (6,4 метровъ). Высота прилива 6,4 фута (1,95 метра).

Входные буй обоихъ фарватеровъ окрашены вертикальными полосами, черными и бѣлыми; буй юго-восточного фарватера имѣетъ шесть съ крестомъ, на которомъ написаны буквы S. E. для отличія въ туманное время отъ другихъ буреѣ, неимѣющихъ ни шестовъ ни креста.

Курсы для входа въ Портъ-Рояль южнымъ фарватеромъ.—(№ 153).—

I. Отъ плавучаго маяка къ входному бую—SW 73° 15', 2 $\frac{1}{2}$ мили.

II. Отъ входнаго буй къ первому красному бую—NW 30° 45', 1 миля.

III. Отъ перваго краснаго буй къ третьему красному бую—NQ 14°, 2 $\frac{1}{2}$ мили. (На поло винѣ этого курса находится второй красный буй).

IV. Отъ третьяго краснаго буй къ четвертому или послѣднему (находящемуся въ соединеніи южнаго и юго-восточнаго фарватеровъ)—NO 3°, 1 $\frac{3}{4}$ мили.

V. Отъ послѣдняго краснаго буй къ черному бую, стоящему на оконечности Фишингъ-Рипъ (Fishing-Rip) NW 25°, 3 мили. Этотъ курсъ будетъ имѣть направленіе на большой домъ съ платформою на рысѣ, находящійся на W оконечности Бай-Пойнта (Bay-Point), при чемъ пловучій маякъ будетъ въ кильватерѣ.

VI. Чтобы войти въ рѣку Бофоръ (Beaufort), должно отъ буй на Фишингъ-Рипъ плыть на NW 37° три мили, пока домъ на Бай-Пойнтѣ придетъ на ONO, послѣ чего должно править по картѣ.

VII. Чтобы прийти въ Хильтонъ-Хедъ (Hilton-Head), слѣдуетъ править на NW 53°, три мили отъ буй на Фишингъ-Рипъ, и становиться на якорь у строящейся набережной.

Курсы для входа въ Портъ-Рояль юго-восточнымъ фарватеромъ.—(№ 154).— Суда, идущія отъ сѣвера и правящія на плавучій маякъ, оставляютъ входной буй этого фарватера въ правой рукѣ, не доходя 2 $\frac{1}{2}$ мили до маяка. Лишь только буй откостея, должно дерикать на

него и проходить, оставляя его въ правой или въ лѣвой рукѣ. Потомъ берутъ курсъ NW 73°, которымъ идутъ 2½ мили до второго чернаго буя, минуя первый на половинѣ курса. Одинъ изъ буювъ южнаго фарватера встрѣчается на линіи этого курса, но на него не должно обращать вниманія. Достигнувъ второго чернаго буя, измѣняютъ курсъ, какъ сказано выше сего, то есть должно править на NW 25°, 5 миль, до буя Фишингъ-Рипъ, имѣя плавучій маякъ за кормою, а домъ на Бай-Пойнтъ впереди прямо по курсу. Пройдя этимъ курсомъ 2 мили, минуютъ послѣдній красный буй, стоящій въ соединеніи обоихъ фарватеровъ. Въ плаваніи отъ буя Фишингъ-Рипъ должно руководствоваться правилами, изложенными для плаванія южнымъ фарватеромъ.

Примѣчаніе. Пеленги показаны исправленные склоненіемъ компаса (3° O), которое опредѣлено для Портъ-Рояль въ 1862 году. (Avis aux navigateurs, Depot des cartes etc. 1862, № 7).

Ньюфаундлендъ. Скалы и мели въ заливѣ Св. Лаврентія (Saint-Laurent).—(№ 155).—Депю картъ и плановъ морскаго министерства въ Парижѣ объявило, что Орлебаръ, завѣдующій гидрографическою частію въ заливѣ Св. Лаврентія и на Ньюфаундлендѣ, объявилъ о слѣдующихъ вновь открытыхъ подводныхъ опасностяхъ:

Портъ Галифаксъ. Скала, на которой глубина 13¾ фута (4,2 метра), лежитъ въ разстояніи 298 футъ (91 метра) отъ оконечности набережной Лиля (Lyle); губернаторскій домъ находится отъ нея на SW 76° въ 755 футахъ. Скала эта находится по внутреннюю сторону линіи глубинъ 29¾ футъ (9,1 метровъ), обозначенной на картѣ англійскаго адмиралтейства (№ 2320). Глубоко сидящимъ судамъ, идущимъ во внутреннюю гавань, не должно приближаться къ набережной, не пройдя вышеозначеннаго пеленга губернаторскаго дома—на SW 76°. Имѣя редутъ Йоркъ въ растворѣ съ набережною, судно можетъ считать себя внѣ опасности.

Ньюфаундлендъ. Скала Фреель (Freels), имѣющая глубины около 24 футъ (7,3 метра) и составляющая единственную опасность около мыса Пинь (Pine), находится въ 2½ миляхъ на SW 54° 30' отъ маяка на мысѣ Пинь. Идя вдоль берега къ W, для избѣжанія этой опасности должно стараться не терять изъ виду берегъ мыса Мюттонъ (Mutton), пока не будетъ ясно виденъ мысъ Инглишъ (English).

Мысъ Св. Маріи (Sainte-Marie). При подходѣ къ этому мысу

должно принять мѣры предосторожности отъ нижесѣдующихъ вновь открытыхъ скалъ при подошвѣ мыса:

Фоссъ-Кай (Fausse-Caye), съ глубиною на ней $11\frac{3}{4}$ фута (3,6 метра), находится въ 5,2 мили на SW 4^0 отъ маяка.

Скала Лансъ (Lance), съ глубиною на ней $11\frac{3}{4}$ фута (3,6 метра) лежитъ въ 2 миляхъ на SW 15^0 отъ мыса Лансъ.

Въ бухтѣ Св. Марш: *Скала Редъ-Ковъ* (Red-Cove), съ глубиною на ней $17\frac{3}{4}$ футъ (5,4 метра), лежитъ у восточной стороны мыса въ $5\frac{1}{2}$ миляхъ на NO 63^0 отъ мыса Лансъ и въ 1,9 мили на SW $20^0 30'$ отъ скалы Hares-Ears.

Въ $5\frac{1}{2}$ миляхъ на NO 49^0 отъ скалы Редъ-Ковъ и въ 2 миляхъ на SO $35^0 30'$ отъ мыса Редъ (Red) лежитъ скала *Редъ-Хедъ* (Red-Head), на которой глубина около 24 футъ (7,3 метра).

Въ бухтѣ Плезансъ (Plaisance) открыты нижесѣдующія мели:

Скала Першъ (Perch), глубиною $14\frac{5}{4}$ фута (4, 5 метра), лежитъ по W сторону мыса въ 5,7 мили на NW 41^0 отъ маяка.

Скала Нестъ (Nest), глубиною $8\frac{5}{4}$ фута (2,7 метра), лежитъ въ 6,2 мили на SW 30^0 отъ маяка.

Скала Кърслетъ (Curslett), съ глубиною на ней $11\frac{5}{4}$ фута (3,6 метра), лежитъ въ 1,85 мили на SW 49^0 отъ мыса Бремъ (Breme).

Скала Патрикъ (Patrick), глубиною $8\frac{5}{4}$ фута (2,7 метра), лежитъ въ 5,3 мили на NO $3^0 30'$ отъ мыса Бремъ.

Скала Судъ (Sud), глубиною $8\frac{5}{4}$ фута (2,7 метра), лежитъ въ 1,7 мили SW $3^0 30'$ отъ скалъ Virgin.

Фо-Гърдль (Faux-Girdle), глубиною около 6 футъ (1,8 метра), лежитъ въ 1,4 мили на SO 2^0 отъ скалъ Virgin.

Скала Гибралтаръ (Gibraltar), на которой глубина около 4 футъ (1,2 метра), находится въ 1,25 мили на SW 60^0 отъ мыса Вердъ (Verde). На старинныхъ картахъ на ней показана глубина около 8 футъ (2,4 метра).

Портъ Плезансъ. Глубина при входѣ въ портъ Плезансъ въ настоящее время $9\frac{5}{4}$ фута (3 метра), а не около 18 футъ (5,4 метра), какъ было въ то время, когда Кукъ снялъ планъ этого порта.

Бюринъ (Burin). Къ W отъ бухты Плезансъ открыта скала *Мортъе* (Morties), на которой глубина $17\frac{3}{4}$ фута (5,4 метра); она находится въ 6,4 миляхъ на NO $76^0 45'$ отъ маяка Бюринъ.

Скала Емберли (Lmberly) съ глубиною на ней около 24 футъ (7,3 метра), лежитъ близъ южнаго входа въ портъ Бюринъ въ 566 саженьяхъ (1,208 метрахъ) на SO 41° отъ острова Petit-Burin.

Скала Кокль (Cockle), глубиною 17³/₄ фута (5,4 метра), лежитъ въ 197 саженьяхъ (421 метрѣ) на SW 3° отъ острова Cat.

Скала Пуръ (Poog), глубиною 11⁵/₄ фута (3,6 метра), лежитъ въ 129 саженьяхъ (275 метрахъ) на SW 60° отъ острова Poog.

Скала Минь (Mine), глубиною 9³/₄ фута (3 метра), лежатъ внутри входа въ ¹/₂ мили на NO 38° отъ мыса Некъ (Neck) и въ 86 саженьяхъ (183 метрахъ) отъ берега острова Бюринъ.

Передъ мысомъ *Сокеръ* (Sauker) находятся *два скалы*, а не одна, какъ показано было прежде; на вѣшной изъ этихъ скалъ, лежащей въ 214 саженьяхъ (457 метрахъ) отъ мыса (*), глубина по лоту найдена около 21 фута (6,4 метра).

Скала Бассъ (Bass), глубиною 20 футъ (6,1 метра), лежатъ въ 300 саженьяхъ (640 метрахъ) на SW 44° отъ мыса Small.

Пуаль (la Poile). Бухта Пуаль, лежащая въ 36 миляхъ къ NO отъ мыса Raye, обозначается въ настоящее время двумя знаками, изъ коихъ одинъ помѣщается на западномъ мысѣ, а другой на островѣ Айрляндъ (Ireland), составляющемъ восточный берегъ входа въ бухту.

Примѣч. Пеленги показаны по истинному компасу (Avis aux navigateurs, Depot des cartes etc. 1862, № 1).

Мексиканскій заливъ.

Нувель-Провидансъ. Сигналы и знаки въ портѣ Нассау (Nassau).— (№ 156).— Лопманская коммисія порта Нассау объявила о постановкѣ *трехъ* желѣзныхъ *буйевъ*, *краснаго цвѣта*, для обозначенія входа въ портъ. Первый буй положенъ посрединѣ фарватера канала Барра (Barre); два другихъ далѣе внутрь, но также на срединѣ фарватера. Эти три буй установлены твердо на трехъ большихъ якоряхъ и посредствомъ ихъ можно тянуться и, въ случаѣ нужды, даже швартовиться за нихъ.

Бѣлый флагъ поднимается на мачтѣ, стоящей на западномъ мысѣ острова Хогъ (Hog) возлѣ маяка, въ то время когда глубина на барѣ достаточна для прохода судамъ, и если при этомъ лопманъ не

(*) Направленіе въ подлинникѣ показано S 49° 45' S вѣроятно ошибочно.

Примѣч. переводчика.

можетъ выѣхать, то боть его съ поднятымъ лощманскимъ флагомъ (красный съ бѣлымъ пополамъ, горизонтально) ожидаетъ судно внутри бара. Въ последнемъ случаѣ слѣдуетъ править къ проходу, держаеъ западнаго мыса острова Хогъ, на которомъ стоитъ маячная башня, по створу бѣлаго знака, стоящаго на скалѣ Тоней (Toney) съ знакомъ на горѣ, находящейся къ осту отъ западнаго форта; этимъ курсомъ идутъ до тѣхъ поръ какъ сигнальная мачта придетъ на створъ съ маякомъ, тогда приводятъ къ вѣтру для принатія лощмана.

Красный флагъ поднимается на мачтѣ, стоящей у маяка, въ такомъ случаѣ, если проходить баромъ нельзя. Тогда, если судну необходимо войти въ портъ, то лощманскій боть (съ красно-бѣлымъ флагомъ) выѣзжаетъ для встрѣчи за баръ и лощманъ проводить судно. Если же нѣтъ большой необходимости входить въ портъ, то при NO вѣтрахъ продолжаютъ плыть на W вдоль берега 3 или 4 мили и становятся на якорь въ SW бухтѣ на глубинѣ отъ 24 до 48 футъ (7,3 до 14,6 метровъ), грунтъ чистый песокъ, на хорошемъ якорномъ мѣстѣ въ $1\frac{1}{2}$ кабельтовыхъ внутри отъ края глубинъ, пеленгую, Caye Gaulding на NW 50° и утесъ Wyllу (находящийся въ бухтѣ) на NW 33° . При этомъ должно имѣть осторожность отъ каменистой банки, глубиною $11\frac{1}{2}$ футъ (3,6 метра), лежащей въ 3 миляхъ къ SO 20° отъ мыса Вилли (Wyllу); банку эту можно приметить по цвѣту воды, отличающемуся большею яркостію.

При NW вѣтрахъ должно плыть на ONO 13 или 14 миль въ якорному мѣсту Cochrane, входъ къ которому обозначается рядомъ знаковъ въ SO-мъ направленіи, поставленныхъ на скалахъ Douglas. Подойдя къ знакамъ, посылаютъ, если можно, шлюпку за лощманомъ, который проводить судно на внутреннее якорное мѣсто.

Черный шаръ поднимается на мачтѣ, стоящей подлѣ маяка, тогда если состояніе погоды или прилива не позволяютъ лощману выѣхать тотчасъ; въ такомъ случаѣ, слѣдуетъ держаться подъ малыми парусами въ морѣ до тѣхъ поръ, пока обстоятельства сдѣлаются болѣе благоприятными. (Avis aux navigateurs, Depot des cartes etc. 1862, № 1).

Черное море.

Россія. Херсонесскій маякъ.—(№ 157).—Въ дополненіе къ извѣстію, помѣщенному въ Лодм. замѣт. 1862 г. № 78, объявляется, что, въ настоящее время, на башнѣ Херсонесскаго маяка, поврежденной штормомъ 24 ноября прошлаго года, исправленія производятся и въ скоромъ времени будетъ установленъ новый фонарь для помѣщенія въ немъ діоптрическаго аппарата, 1-го разряда. Препжній же аппаратъ помѣщенъ во временномъ фонарѣ у подножія башни этого маяка; огонь его представляется съ 16 іюня настоящаго 1862 года въ такомъ же *переменяющемся* видѣ, какъ и въ старомъ фонарѣ.

О приведеніи въ дѣйствіе новаго аппарата будетъ объявлено по полученіи извѣстія объ окончательной его установкѣ. (Рапор. помощ. начал. гидр. части въ Николаевѣ 1862 г. № 1319).

Тарханкутскій маякъ.—(№ 158).—Въ дополненіе къ извѣстіямъ, помѣщеннымъ въ Лодманскихъ замѣткахъ 1862 года №№ 127 и 138 объявляется, что новый катодиоптрическій аппаратъ, перваго разряда, поставленъ на Тарханкутскомъ маякѣ и освѣщеніе его начато съ 26 іюня настоящаго 1862 года. Огонь маяка *постоянный*. Дальнѣйшія о немъ подробности будутъ сообщены по полученіи свѣдѣній. (Рапор. помощ. начал. гидр. части въ Николаевѣ 1862 г. № 1371).

Створные знаки въ Збурьевскомъ дѣлпровскомъ гирлѣ.—(№ 159).—Въ дополненіе къ извѣстію, помѣщенному въ Лодманскихъ замѣткахъ 1862 года № 23, сообщаются слѣдующія свѣдѣнія о возобновленныхъ створныхъ знакахъ въ Збурьевскомъ Дѣлпровскомъ гирлѣ:

1) *Первые Дѣлпровскіе створные знаки* находятся на плавняхъ гирлѣ, прилежащихъ къ таврическому берегу, при входѣ въ Збурьевское гирло рѣки Дѣлпра, въ шир. $46^{\circ} 29' N$, долг. $32^{\circ} 20' 3'' O$ отъ Гринича. Они лежатъ одинъ отъ другаго на SO и NW $63^{\circ} 36'$ по истинному компасу, въ разстояніи $116\frac{2}{3}$ сажень; горизонтъ ихъ видимости 7,4 мили; цвѣтомъ они черные. Высота одного знака отъ основанія 40 футъ, а отъ поверхности моря 41 футъ, а другаго—отъ основанія 60, а отъ поверхности моря 61 футъ.

Каждый знакъ состоитъ изъ мачты, поставленной на деревянномъ крестѣ и поддерживаемой четырьмя подпорами, и рѣшетчатаго круга, въ діаметрѣ 6 футъ, на вершинѣ мачты. Створъ знаковъ на SO

63° 36' ведетъ изъ Днѣпровскаго лимана чрезъ Вяземскую отмель по глубинѣ 13 футъ въ ординарную воду и по первому колѣну фарватера судоходнаго Збурьевскаго гирла рѣки Днѣпра. Длина этого колѣна 10 кабельтовыхъ; а глубина не менѣе 12 футъ въ ординарную воду.

Въ ясную погоду знаки открываются, по минованіи отмели Станиславской косы, въ разстояніи $8\frac{1}{4}$ миль.

2) *Вторые днѣпровскіе створные знаки* расположены также на плавняхъ днѣпровскихъ гирлъ, прилежащихъ къ таврическому берегу, при входѣ въ Збурьевское гирло рѣки Днѣпра, въ шир. 46° 30' 9" N, долг. 32° 19' 14" O отъ Гринича. Они лежатъ одинъ отъ другаго на NO и SW 71° 18' по истинному компасу; горизонтъ ихъ видимости 7 миль; цвѣтомъ они черные. Высота одного знака отъ основанія 36 футъ, а отъ поверхности моря 37 футъ; другаго—отъ основанія 42, а отъ поверхности моря 43 фута.

Каждый знакъ состоитъ изъ мачты, поставленной на деревянномъ крестѣ и поддерживаемой четырьмя подпорами, двухъ наклонныхъ реекъ у вершины, образующихъ прямой уголъ, обращенный вершиною къверху, и двухъ вертикальныхъ реекъ по обѣимъ сторонамъ мачты.

Створъ знаковъ на NO 71° 18' показываетъ направленіе по второму колѣну фарватера Збурьевскаго гирла рѣки Днѣпра. Длина этого колѣна 8 кабельтовыхъ, а глубина не менѣе $13\frac{1}{2}$ футъ въ ординарную воду.

3) *Третьи днѣпровскіе створные знаки* находятся также на плавняхъ днѣпровскихъ гирлъ, лежащихъ къ таврическому берегу, при входѣ въ Збурьевское гирло рѣки Днѣпра, въ шир. 46° 29' 33" N, долг. 32° 20' 39", 5 O отъ Гринича. Они лежатъ одинъ отъ другаго на SO и NW 66° 42' по истинному компасу; горизонтъ ихъ видимости 8 миль; цвѣтомъ они черные. Высота одного знака 45 футъ отъ основанія и 46 футъ отъ поверхности моря, другаго—55 футъ отъ основанія и 56 футъ отъ поверхности моря.

Знаки имѣютъ такой же наружный видъ, какъ и предыдущіе, съ тою только разницею, что прямой уголъ, образуемый рейками, обращенъ вершиною книзу. Створъ знаковъ на SO 66° 42' показываетъ направленіе по третьему колѣну фарватера Збурьевскаго гирла и вводитъ въ рѣку Конку. Длина этого колѣна 10 кабельтовыхъ, а глубина не менѣе $10\frac{1}{2}$ футъ въ ординарную воду.

Тремя этими створами совершенно обезпечивается входъ изъ Днѣпровскаго лимана въ узкую, но глубокую, рѣку Конку, переходя съ одного створа на другой послѣдовательно. Сверхъ того, фарватеръ гирла, по своему направленію, для большей безопасности плаванія, обозначается красными и черными вѣхами. И какъ плаваніе судовъ начинается ранней весною и оканчивается глубокой осенью, то вѣхи по фарватеру оставляются и на зиму. Последнія вѣхи стоятъ у входа въ рѣку Конку при поворотѣ со втораго на третій створъ. (Рапор. помощн. начал. гидр. части въ Николаевѣ 1862 г. № 1297).

Кисляковскій знакъ въ рѣкѣ Бугѣ.—(№ 160).—Въ дополненіе къ извѣстію, помѣщенному въ Лоцманскихъ замѣткахъ 1862 г. № 23, сообщаются слѣдующія свѣдѣнія о возобновленномъ въ 1862 г. Кисляковскомъ знакѣ.

Кисляковскій знакъ находится на возвышенности восточнаго берега рѣки Буга, у деревни Кисляковки, въ шир. $46^{\circ}44'20''N$, долг. $32^{\circ}1'42''O$ отъ Гринича. Цвѣтомъ ояъ черный и высотой отъ основанія 31 футъ. Онъ состоитъ изъ четырехсторонняго каменнаго основанія, бывшаго кисляковского телеграфа, въ срединѣ котораго поставлена мачта, высотой 30 футъ, съ четырьмя упорами, укрѣпленными въ верхніе углы основанія, и съ квадратной фигурой на вершинѣ мачты. (Рапортъ помощника начальн. гидр. части въ Николаевѣ 1862 года № 1297).

Турція. Маячный огонь въ Сулинскомъ гирлѣ (Soulina). — (№ 161).—Дунайская европейская коммисія объявила, что на оконечности сѣверной плотины Сулинскаго гирла поставленъ *постоянный красный огонь*, открывающійся за 6 миль.

Огонь этотъ относится къ № 377, серия D французскихъ маяковъ, изданія депо картъ и плановъ въ Парижѣ.

Южный Атлантическій океанъ.

Банки близъ западнаго берега Африки.—(№ 162).—Капитанъ корабля Дидело, командующій эскадрою западнаго берега Африки, рапортѣмъ, на имя морскаго министра въ Парижѣ, донесъ о существованіи двухъ банокъ, лежащихъ по близости Конго. Одна изъ нихъ, открытая капитаномъ корвета *la Recherche*, находится въ разстояніи 4 или 5 миль отъ берега между рѣкою Куза (Couta) и устьемъ

Конго; глубина на банкѣ около 16 или 19 футъ (5 или 6 метровъ), а около нея до 11 саж. (20 метровъ). Другая банка, находящаяся въ той же мѣстности и имѣющая только $13\frac{3}{4}$ футъ (4,2 метра) глубины, лежитъ въ 3 или 4 миляхъ отъ берега на высотѣ мыса Кабеза ди-Кабра (Cabeza di Cabra). Последняя описана подъ названіемъ Vesuvius Shoal капитаномъ американскаго судна, попавшимъ на нее въ 1858 или въ 1859 году. Капитанъ Дидело упоминаетъ также о банкѣ глубиною $16\frac{1}{2}$ футъ (5 метровъ), указанной капитаномъ корабля Кергалетомъ въ его руководствѣ для плаванія у западнаго берега Африки (*). Опасность эта, обозначенная на нѣкоторыхъ картахъ, лежитъ въ 10 миляхъ по параллели отъ мыса Килонго (pointe de Kilongo). Свѣдѣнія эти объявляются съ цѣлію усилить бдительность мореплавателей, которымъ придется плавать между Сентъ-Поль-де-Лоанда и Конго (Saint-Paul de Loanda et le Congo), до производства болѣе точныхъ изслѣдованій этой мѣстности. (Деп. внутр. снош. № 4272).

Индійскій океанъ.

МАЛАВАРСКІЙ БЕРЕГЪ. Каменистая банка передъ бухтою Бейткуль (Beitkul).—(№ 163).—Генераль-губернаторъ Восточной Индіи объявилъ объ открытіи каменистой банки передъ входомъ въ бухту Бейткуль, лежащей на Малабарскомъ берегу. Эта подводная опасность, на которой глубина по лоту оказалась только $6\frac{3}{4}$ фута (2,1 метра), во время малыхъ равноденственныхъ водъ, лежитъ въ разстояніи между 90 и 135 метрами отъ берега, на пути, которымъ слѣдуютъ, огибая материкъ при входѣ въ бухту, идя отъ запада или отъ сѣверо-запада.

Банка эта опредѣляется слѣдующими пеленгами:

Створъ скалы Fischerman, лежащій передъ мысомъ Carwar, съ скалою Oyster du Sud на востъ и створъ середины острова Deoghur съ мысомъ Loliem на востъ. (Деп. внутр. снош. № 4272).

Сѣверный Тихій океанъ.

ЯПОНІЯ. Новая скала Ельмстонъ (Elmstone Rock) при входѣ въ бухту Иедо.—(№ 164).—Гидрографическое депо англійскаго адмирал-

(*) Manuel de la navigation à la côte occidentale d'Afrique,

тейства въ Лондонѣ объявило, что у западнаго берега фарватера Урага (Uraga channel), ведущаго въ бухту Іедо, на юго-восточномъ берегу Нипона, найдена опасная банка, названная скалою Ельмстонъ, по имени штурмана коммерческаго судна, который первый сообщилъ о ея существованіи. Скала эта была обследована капитаномъ Н. А. Reilly, англійскаго военнаго судна *Pioneer*, который нашелъ только 10 футъ глубины на самой мелкой ея части въ малыя сизигійныя воды. Съ этой глубины взяты пеленги:

Восточная оконечность Kami saki на $N10^1\frac{1}{2}O$.

Южная оконечность сѣвернаго берега бухты Урага (Uraga cove) » $WtN^1\frac{1}{2}W$.
и скалы Plymouth rocks » StW.

Для минованія этой скалы, не слѣдуетъ приводить Kami saki восточнѣ $N^1\frac{1}{2}O$, или скалы Plymouth rocks южнѣ $StW^3\frac{1}{4}W$.

Румбы показаны по компасу. Склоненіе компаса $2^0 20' W$ въ 1862 г.

Примѣч. Смотри карты англійскаго адмиралтейства: Iedo Bay and Harbour, № 2657, на которой скала эта назначена, и Japan, № 2347 (Hydrographie Notice, № 4).

Фарватеръ Урага, ведущій въ бухту Іедо (Uraga channel).—(№ 165).—Изъ того же извѣстія видно, что фарватеръ Урага былъ недавно обследованъ капитаномъ Уардомъ (Ward), англійскаго военнаго судна *Acteon*. Отъ обоихъ его береговъ простираются скалы, но если идти отъ береговъ въ разстояніи 2 миль, то минуешь всѣ опасности. Мысъ Sagami можно, однако, огибать въ одной милю, а Kami saki—въ полумили. У мыса Su saki никакихъ опасностей не открыто, за исключеніемъ весьма неправильныхъ глубинъ и сильнаго приливнаго сулоя, бывающаго при приливѣ и отливѣ.

Суда, идущія въ Іедо отъ юго-запада, пройдя $1\frac{1}{2}$ мили къ востоку отъ Микомото (Mikomoto — островъ Rock), должны править на $NO^1\frac{1}{4}O$; этотъ курсъ проведетъ ихъ въ разстояніи около 4 миль къ сѣверо-западу отъ Охо-сима (Oho sima—островъ Vries); отсюда, до середины входа на фарватеръ Урага, курсъ будетъ $NO10^1\frac{1}{2}O$ на разстояніи 22 миль. Однако, при подходѣ къ мысу Сагами (Sagami), надобно принимать большую осторожность, такъ какъ въ этомъ мѣстѣ всегда замѣчалось сильное теченіе, увлекающее въ бухту Водавара (Wodawara). Отъ пункта, взятаго въ $1\frac{1}{4}$ мили отъ юго-восточнаго

мыса о. Охо сима, до середины фарватера курсъ будетъ $NNO\frac{1}{2}O$ на разстояніи 26 миль.

Примѣч. Румбы показаны магнитныя. Склоненіе компаса $2^{\circ}20'$ W въ 1862 г.

Маячный огонь на остр. Сирога-сима (Siroga sima).—(№ 166).— На западномъ концѣ Сирога-сима—острова, лежащаго у мыса Сакура (Sakura) и въ $3\frac{1}{2}$ миляхъ къ западу отъ мыса Сагами (Sagami), всегда видѣли огонь. Это древесный огонь, зажигаемый въ открытомъ шалашѣ, и когда онъ прогораетъ и требуетъ добавки лѣса, то пламя становится тусклымъ или временно прекращается, иногда даже на полчаса, въ особенности, если дрова сыры отъ дождя. Въ ясную погоду онъ бываетъ видѣнъ на разстояніи отъ 10 до 15 миль.

Предостереженіе.— Такъ какъ случается, что иногда видятъ огонь также и на Су-саки (Su saki), восточномъ мысѣ входа на фарватеръ Урага, то должно быть осторожнымъ, чтобы, по ошибкѣ, не принять его за упомянутый выше огонь. Мореплавателю долженъ быть также весьма осторожнымъ при употребленіи настоящей карты Японіи, изданной англійскимъ адмиралтействомъ, № 2347, или всякой другой изданной карты той страны, такъ какъ по подробной описи этихъ острововъ, произведенной недавно капитаномъ Уардомъ, найдено, что направленіе берега неправильно, какъ въ очертаніи, такъ и въ положеніи, въ особенности по долготѣ; причемъ оказалось, что западный берегъ назначенъ отъ 10 до 12 миль западнѣе. Новая карта, составленная на основаніи свѣдѣній, собранныхъ этою описью, въ настоящее время, гравирована вмѣстѣ съ планами различныхъ гаваней, включая бухту Иедо съ прилежащимъ берегомъ и Сето-Утси или внутреннимъ моремъ (обыкновенно называемое Суванадскимъ—Suwonada) съ его восточными и западными входами. (Hydrographie Notice, 1862 года, № 1).

Скалы у мыса Кингъ (King).—(№ 167).— Суда, плавающія между Иедо и Хакодате, должны принимать осторожность, чтобы не подходить къ юго-восточному берегу Нипона, въ окрестности мыса Кинга, ближе 3 миль, по причинѣ опаснаго, неровнаго, скалистаго дна, найденнаго капитаномъ Уардомъ въ этой мѣстности. Самая малая глубина найдена 3 саж., которая опредѣляется слѣдующими пеленгами: южная оконечность Su Saki на $NNW\frac{3}{4}W$, вершина мыса Nina (ближайшій высокій берегъ) на $NO\frac{1}{2}O$, и восточная оконечность берега (низ-

менный мыса къ югу отъ мыса Кинга) на $01S^3/4O$. Но какъ въ ближайшей мѣстности этой глубины видѣли сильные буруны, то есть вѣроятіе, что и меньшая глубина существуетъ.

Подходя къ этой банкѣ отъ юга, глубины быстро уменьшаются отъ 20 саж. до 15, 9 и 3 саж.; при послѣдней глубинѣ дно было ясно видно. Чтобы миновать эту банку, идя къ сѣверу, не должно приводить Su saki западнѣе NtW до тѣхъ поръ, пока восточная оконечность *видимаго* берега не будетъ на ONO; идя же отъ сѣвера, не должно приводить упомянутую восточную оконечность по направленію восточнѣе ONO, до тѣхъ поръ, пока Su saki не будетъ на NtW.

Румбы показаны магнитные. Склоненіе компаса $2^{\circ}20' W$, въ 1862 году. (Hydrographic Notice, № 1, 1862).

Рифъ Лэди Инглисъ (Lady Inglis Reef).—(№ 168).—Рифъ Лэди Инглисъ, на которомъ судно того же имени, разбилось въ декабрѣ 1859 г., по утверженію штурмана г-на Н. Twizell, изъ Шильда, лежитъ почти на SSO, 6 миль, отъ Omae Saki, у южнаго берега Нипона. Точнаго положенія этого рифа не опредѣлено, такъ какъ судно скоро переломилось и едва было времени спасти экипажъ въ барказѣ. Повидимому рифъ занимаетъ пространство въ четверть мили, и только частями показывается въ малую воду. Черезъ нѣсколько часовъ послѣ этого, говорятъ, туземная джонка ударилась о тотъ же рифъ, по внѣшнюю сторону разбившагося судна и, скатившись въ глубину, потонула со всею командою.

Рифъ этотъ, также какъ и портсмутскіе буруны (Portsmouth breakers), лежитъ прямо на пути судовъ, идущихъ въ Симоду и Кедо отъ запада; поэтому должно хорошо смотрѣть впередъ, и нужно принимать болѣе чѣмъ обыкновенную осторожность при подходѣ къ ихъ мѣстности. Положеніе рифа сомнительное, а потому мореплавателей просятъ сообщать свѣдѣніе о немъ, что легко можно сдѣлать, пройдя съ судномъ въ благоприятную погоду, такъ какъ части его осыхаютъ въ малую воду и рифъ долженъ почти всегда означаться бурунами. По тому мѣсту на картѣ, въ которомъ назначены портсмутскіе буруны, проходили военные суда британскаго флота, и разъ при большомъ волненіи, но никакой опасности не видѣли.

Румбы показаны магнитные. Склоненіе компаса $2^{\circ}20' W$ въ 1862 году. (Hydrographic Notice № 1, 1862).

ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНѢ

А. В. БАЗУНОВА,

КОММИССИОНЕРА МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА
И ЖУРНАЛА МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,
на Невскомъ проспектѣ у Казанскаго моста, въ домѣ Ольжиной,
ПОСТУПИЛИ ВЪ ПРОДАЖУ:

ЗАПИСКИ ИЗЪ МЕРТВАГО ДОМА *Ф. М. Достоевскаго*. Въ двухъ частяхъ. Изданіе
А. Ф. Базунова. 1862 года.

Содержаніе слѣдующее: часть первая: Записки изъ Мертваго дома. Въ видѣ предисловія. Глава I—Мертвый домъ. Главы II, III и IV—Первыя впечатлѣнія. V и VI—Первый мѣсяць. VII—Новыя знакомства: Петровъ. VIII—Рѣшительные люди. Лучка, IX—Исай Оомичъ. Бани, разсказъ Баклушина, X—Праздникъ Рождества Христова. XI—Представленіе.—Часть вторая: I—Госпиталь. II и III—Продолженіе. IV—Акуликинъ мужъ. (Разсказъ.). V—Лѣтній пора. VI—Каторжныя животныя. VII—Претензія. VIII и IX—Побѣгъ. X—Выходъ изъ каторги.

Цѣна 2 руб. 50 коп., съ пересылкою 3 руб.

ВОЛГА ОТЪ ТВЕРИ ДО АСТРАХАНИ съ 10 литографіями, 31 политипажемъ и картою Волги. Спб. 1862 г. Ц. 1 р. 50 к., съ перес. 2 р.

САМОУЧИТЕЛЬ ПЛАВАНІЯ. Новый легкій способъ, въ нѣсколько пріемовъ сдѣлаться превосходнымъ пловцомъ.

Содержащій въ себѣ: 1) Искусство плаванія, какъ гимнастическое упражненіе. способствующее укрѣпленію и образованію гибкости тѣла. 2) Способности всякаго человѣка къ плаванію. 3) Польза плаванія въ мирѣ и въ войнѣ. 4) Разнообразныя скоки въ воду. 5) Плаваніе на брюхѣ и на спинѣ. 6) Обороты съ брюха на спину и обратно. 7) Плаваніе стоймя. 8) Плаваніе подъ водою (нырки). 9) Разрѣзное плаваніе. 10) Скользящее плаваніе. 11) Плаваніе на открытой водѣ. Съ рисунками, изданіе профессора плаванія въ Нью-Йоркѣ. *К. Гокка*. М. 1860 г. Ц. 50 к., съ перес. 75 к.

КРАТКІЙ РУССКО-ЯПОНСКІЙ СЛОВАРЬ. Составилъ лейтенантъ фрегата «Аскольдъ» *Сутковой* 2. Объясненіе словъ состоитъ въ 3 отдѣленіяхъ: по-русски и по-японски

и японскія слова русскими литерами. Литографированное изданіе. Спб. 1861. Ц. 1 р., съ перес. 1 р. 25 к.

АСТРОНОМИЧЕСКОЕ ЗЕМЛЕВѢДѢНІЕ для перваго ученическаго возраста. Сост. *Я. Печоринымъ*. Съ отдѣльнымъ атласомъ рисунковъ. Спб. 1862. Ц. 70 к., съ перес. 75 к.

ЛЕКЦИИ ТЕХНОЛОГИИ ординарнаго профессора *М. А. Китары*. 2 курса. Литографированное изданіе съ рисунками. 1862 г. Ц. 4 р. 50 к., съ перес. 6 р.

РАСТЕНІЕ И ЕГО ЖИЗНЬ. Популярныя чтенія профессора *М. I. Шлейдена*. Перевод. Моск. унив. С. А. Рачинскій. Съ хромофотографированнымъ снимкомъ съ картины Де-Геема. Съ 14 рисунками Георгин и съ 5 таблицами. М. 1862. Ц. 3 р., съ перес. 4 р.

БОРЬБА ЗА ПОЛЬСКІЙ ПРЕСТОЛЪ въ 1733 году. Историческая диссертация, составленная по архивскимъ источникамъ *В. Герье*. М. 1862 г. Ц. 2 р., съ перес. 2 р. 50 к.

ЭЛЛАДА, КАРТИНЫ ДРЕВНЕЙ ГРЕЦІИ. Ея религія, могущество и просвѣщеніе для любителей классической древности и просвѣщенія юношества. Соч. д-ра Вильгельма *Вейнера*, перев. П. *Евстафьева*. Спб. 1862. Ц. 3 р. 50 к., съ перес. 5 р.

ЭЛЕМЕНТАРНЫЙ КУРСЪ ЕСТЕСТВЕННОЙ ИСТОРІИ, издаваемый *В. В. Григорьевымъ*. Съ 206 полнотипажамъ. М. 1862. Ц. 1 р. 50 к., съ перес. 2 р.

СОЧИНЕНІЯ Е. П. Гребенки, въ 5 томахъ (1833—1846). Спб. 1862. Ц. 6 р., съ перес. 8 р.

ПИСАНІЯ, И. П. Котляревскаго, съ его портретомъ и картою его Будиночка въ Полтавѣ. Спб. 1862. Ц. 1 р., съ перес. 1 р. 50 к.

ФАБРИКАЦІЯ ВІНОГРАДНЫХЪ ВИНЪ и ихъ поддѣлка. Книга для винотторговцевъ, объясняющая свойства винъ, способы ихъ сохраненія и улучшенія. Соч. *Люви*. М. 1862. Ц. 1 р., съ перес. 1 р. 30 к.

ВСЕМІРНАЯ ИСТОРІЯ ШЛОССЕРА. Томъ III. Спб. 1862 г. Ц. 1 р. 50 к., съ пер. 2 р. Того же изданія: томы I и II. Ц. по 1 р. 50 к. за томъ, съ пер. по 2 р.

ПОСЛОВИЦЫ РУССКАГО НАРОДА. Сборникъ пословицъ, поговорокъ, рѣченій, присловій, чистоговорокъ, прибаутокъ, загадокъ, поѣвій, и проч. В. Дала. Большой томъ, въ 8-ю д. л., 1100 стр. М. 1862 г. Ц. 3 р. 60 к., съ пер. 5 р.

ОТЛИЧНО-ГРАВИРОВАННЫЯ НА МѢДИ ПО НЕБЫВАЛО-ДЕШЕВОЙ ЦѢНѢ:

КАРТЫ ПЯТИ ЧАСТЕЙ СВѢТА. Какъ то: Европы, Азіи, Африки, Америки, Австраліи и изображеніе земнаго глобуса, по новѣйшимъ свѣдѣніямъ и учебнымъ географіямъ составленныя *И. С. Рыбниковымъ*. Съ дозволенія Военно-Топографическаго Депо изданныя. Спб. 1860 г. На шести большихъ листахъ, отлично иллюминированныя. Цѣна назначена самая дешевая за шесть картъ на листахъ 5 р. съ пер. 6 р. Наклеенныя на полотно и въ футлярѣ 8 р., съ пер. 10 р. Отдѣльно каждая карта на листѣ 1 р., съ пер. 1 р. 50 к. Наклеенная на полотно и въ футлярѣ 2 р., съ пер. 2 р. 50 к.

О ТРАВОВЪДѢНІИ, съ присовокупленіемъ собранія народныхъ примѣтъ объ уборкѣ сѣна, о паханіи и удобреніи земли, то есть въ какое время должно начинать и оканчивать всѣ работы по сельскому хозяйству. Изданіе второе. М. 1862 г. Ц. 50 к., съ пер. 75 к.

КОМНАТНОЕ ЦВѢТОВОДСТВО. О разведеніи и содержаніи комнатныхъ, какъ луко-

личныхъ, такъ древесныхъ и травянистыхъ, растеній. Спб. 1860 г. Ц. 50 к., съ пер. 75 к.

РУЧНАЯ КНИГА РУССКОЙ ОПЫТНОЙ ХОЗЯЙКИ, изъ сорокалѣтнихъ опытовъ и наблюденій доброй русской хозяйки составленная *К. А. Аедтвовой*. Въ трехъ частяхъ, съ множествомъ рисунковъ, украшеній кушаньевъ и столовъ. Изданіе девятое. М. 1860 г. Цѣна 2 р. 50 к., съ пер. 3 р.

ВЫШЛИ ВЪ СВѢТЪ И ПРОДАЮТСЯ:

ТЕОРЕТИЧЕСКІЯ И ПРАКТИЧЕСКІЯ ДАННЫЯ

для проектированія и постройки машинъ.

Соч. *Редтенбахера*. Перевелъ съ нѣмецкаго, съ измѣненіями и дополненіями *А. Липскій*. Къ переводу приложена тетрадь чертежей на 46 листахъ. Спб. 1862 года. Цѣна 5 р. 50 к., во всѣхъ книжныхъ магазинахъ.

МОРСКАЯ ВОЙНА

ПРИ ПОМОЩИ ПАРА

Сэра Говарда Дугласа, автора Морской Артиллеріи. Переводъ мичмана Рыкачева (съ 2-го англійскаго изданія). С.-Петербургъ. 1862 г. Изданіе Морскаго Ученаго комитета. Цѣна 50 копѣекъ, у книгопродавца *А. Θ. Баунова*, комисіонера Мор. Уч. комитета.

ОТЪ КОНТОРЫ ГЛАВНАГО МАГАЗИНА

ВАСИЛЬЯ КЛИМУШИНА

Въ Москвѣ, у Боровицкаго моста, въ домъ Бакланова.

ЧАИ НОВАГО ПОЛУЧЕНІЯ

высылаются чрезъ почту и подрядчиковъ во все города Россіи, по вновь изданному прейсъ-куранту въ іюнѣ мѣсяцѣ, который прилагается при книжкѣ М. Сб. № 8.
